

UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID
FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA
Departamento de Historia de América, Sección de Historia



TESIS DOCTORAL

Consecuencias económicas del comercio directo francés en el espacio peruano (1698-1725)

MEMORIA PARA OPTAR AL GRADO DE DOCTOR
PRESENTADA POR

Carlos Malamud

Madrid, 2015

Carlos Daniel Malamud Rikles

TP
1982
031



x-49-032383-8

CONSECUENCIAS ECONOMICAS DEL COMERCIO DIRECTO FRANCES
EN EL ESPACIO PERUANO (1698 - 1725)

Departamento de Historia de América
Sección de Historia
Facultad de Geografía e Historia
Universidad Complutense de Madrid
1982



BIBLIOTECA

© Carlos Daniel Malamud Rikles
Edita e imprime la Editorial de la Universidad
Complutense de Madrid. Servicio de Reprografía
Noviciado, 3 Madrid-8
Madrid, 1981
Xerox 9200 XB 480
Depósito Legal: M-3766-1982

CONSECUENCIAS ECONOMICAS DEL COMERCIO DIRECTO FRANCES
EN EL ESPACIO PERUANO (1698-1725).

TESIS DOCTORAL
DEPARTAMENTO DE HISTORIA DE AMERICA
FACULTAD DE GEOGRAFIA E HISTORIA
UNIVERSIDAD COMPLUTENSE
MADRID - SEPTIEMBRE DE 1981

CARLOS DANIEL
MALAMUD RIKLES

DIRECTOR
GUILLERMO CESPEDES
DEL CASTILLO

A la memoria de mi hermano
Jorge.

INDICE

Indice	iii
Indice de cuadros y figuras	vi
Introducción	ix
Abreviaturas	xiv
Capítulo I: CONTRABANDO Y COMERCIO DIRECTO. PRECISIONES Y	
PROBLEMAS	1
Los problemas del contrabando	4
Los ingleses	18
Los holandeses	24
Algunos problemas que plantea el estudio del comercio	
francés	26
Notas al capítulo I	41
Capítulo II: FRANCIA	45
Los puertos	47
Las compañías comerciales	65
Los problemas del comercio transoceánico	78
El retorno de metales preciosos	87
Españoles en Francia	95
Notas al capítulo II	109
Capítulo III: ESPAÑA	115
La colonia francesa de Cádiz	115
El comercio colonial y el comercio directo	135
La ruta del Estrecho de Magallanes	147
Los retornos de navíos franceses a puertos peninsulares ...	150
Las islas Canarias	152
La legislación española anti-contrabando	153
Notas al capítulo III	156

Capítulo IV: EL PACIFICO	160
El conocimiento del Mar del Sur	160
Los franceses en el Pacífico: los antecedentes	165
El comercio de cabotaje en el Pacífico	169
Galeones y ferias de Portobelo	175
Los puertos	179
Los franceses en el Pacífico: 1701-1713	195
Los franceses en el Pacífico: 1713-1740	198
El comercio con China	204
Notas al capítulo IV	209
Capítulo V: LA EXPEDICION DE MARTINET	214
Los prolegómenos	215
La presa	222
La estancia en El Callao y la división de la presa	227
El epílogo	242
Notas al capítulo V	245
Capítulo VI: LA CONEXION AMERICANA	248
Los contactos costeros	249
Los franceses como consumidores	264
La actitud del comercio	269
El Consulado de Lima	273
Los comerciantes implicados	287
La compra de barcos franceses	302
Las rutas de penetración del contrabando	306
Potosí	307
La plata	313
Acción del comercio directo sobre los precios y el mercado	321
La evolución de los precios	326
Los indígenas	332

La Iglesia	334
Notas al capítulo VI	339
Capítulo VII: LAS AUTORIDADES COLONIALES, EL CONTRABANDO Y SU PARTICIPACION EN EL COMERCIO DIRECTO	346
Los jueces de extravíos	348
Los virreyes	355
La Audiencia como virrey	362
El estado de la Armada y la represión del contrabando	363
Los situados	364
Permisos de venta otorgados a los franceses	368
Recaudaciones de la Real Hacienda	375
Juan Andrés de Ustáriz	382
Juan Joseph de Ovexas	392
Juan de Mur y Aguirre	401
Notas al capítulo VII	405
Conclusiones	412
Legajos consultados	421
Bibliografía	424
Anexos	436

INDICE DE CUADROS Y GRAFICOS

Cuadro 1.1. Valor del marco de plata en Saint Malo	32
Cuadro 2.1. Movimiento del puerto de Saint Malo	52
Cuadro 2.2. Movimiento general de embarcaciones	58
Cuadro 2.3. Salidas y retornos de los puertos franceses ...	59
Cuadro 2.4. Retornos en metálico a los puertos franceses ..	61
Gráfico 2.1. Movimiento marítimo y retorno de dinero a Francia	62
Gráfico 2.2. Tonelaje de los buques franceses	64
Gráfico 2.3. Evolución de la Compañía del Mar del Sur	67
Cuadro 2.5. Naves partidas sin permiso	81
Cuadro 2.6. Retornos de pasajeros españoles a Francia	101
Cuadro 3.1. Movimiento comercial entre España e Indias y España y Francia	118
Gráfico 3.1. Correspondencia entre las importaciones fran- cesas en España y las salidas de flotas y galeones ...	120
Cuadro 3.2. Presencia de las grandes casas comerciales y de los comerciantes al por mayor franceses en Cádiz y Sevilla	126
Cuadro 3.3. Flotas a Cartagena-Portobelo	137
Cuadro 3.4. Remisión de caudales en la Armada del Mar del Sur	139
Cuadro 3.5. Retornos de las flotas	144
Gráfico 3.2. Salidas de barcos	145
Gráfico 3.3. Retornos de barcos	146
Cuadro 3.6. Retornos de navíos franceses a la Península Ibérica	151
Cuadro 4.1. Comercio exterior de la región de Santiago	171

Gráfico 4.1. Comercio interpacífico en El Callao	175
Cuadro 4.2. Comercio de cabotaje en el Pacífico	176
Cuadro 4.3. Presencia de navíos franceses en Concepción ...	181
Cuadro 4.4. Navíos franceses en puertos americanos	182
Cuadro 4.5. Llegada de navíos franceses a Buenos Aires	198
Cuadro 5.1. Composición de la tripulación de la flota de Martinet	219
Cuadro 5.2. Productos cuyo valor de remate superaron los 10.000 pesos	240
Cuadro 5.3. Productos no textiles cuyo valor de remate superó los 1.000 pesos y es inferior a 10.000	241
Cuadro 6.1. Gastos en el puerto de Buenos Aires	266
Cuadro 6.2. Compradores de la presa de Martinet	289
Cuadro 6.3. Agrupación de los compradores del remate de Martinet según el monto de la compra	297
Cuadro 6.4. Compras de la Iglesia en la presa de Martinet .	301
Cuadro 6.5. Barcos franceses vendidos en Chile y Perú	303
Cuadro 6.6. Plata labrada en Lima	318
Gráfico 6.1. Precios absolutos del ruan florete en Lima y Potosí	328
Gráfico 6.2. Precios absolutos del papel en Lima y Potosí .	329
Gráfico 6.3. Precios absolutos de la canela en Lima y Potosí	330
Gráfico 6.4. Relación de Precios Potosí/Lima	331
Cuadro 7.1. Indultos cobrados entre 1717 y 1720, por comer- ciar con los franceses sin pagar derechos	351
Cuadro 7.2. Comisos realizados en el Perú, 1700-1722	352
Cuadro 7.3. Comisos realizados por Potau entre 1717 y 1720.	353
Cuadro 7.4. Recaudación de los jueces de extravíos en concepto de la 3ª parte de honorarios	354

-viii-

Cuadro 7.5. Composición del situado de Valdivia, 1717	366
Cuadro 7.6. Pago de derechos en el puerto de El Callao por los navíos franceses	376
Gráfico 7.1. Recaudación de la Real Hacienda	381

INTRODUCCION:

Se ha repetido en diversas oportunidades que existen temas que el historiador elige y otros que le son impuestos por el peso de la realidad histórica o bien por otra serie de realidades. Al presente trabajo llegué por una combinación de ambos supuestos. Cuando finalicé mi tesis de licenciatura ("Relaciones familiares, comercio y guerra de independencia (1808-1828). Los Goyeneche") me propuse continuar investigando sobre la actividad de los comerciantes vascos en el Pacífico sur americano, tanto porque a partir del trabajo anterior asomaba un mundo de relaciones de paisanaje, familiares, comerciales y de todo tipo que merecían una atención a fondo, dadas las repercusiones sociales que tenían; como por el olvido en que el Pacífico había caído en la labor de los historiadores. El comercio colonial se limitaba al estudio del monopolio sevillano-gaditano y al sistema de flotas y galeones, cuya vida discurría lenta pero continuamente en aguas atlánticas. Desde los Chaunu hasta García-Baquero, pasando por Lutgardo García, el comercio colonial ha sido estudiado (en sus largos tres siglos de duración) desde una posición atlantista, y en virtud del ya citado criterio monopolístico. Y si uno cree que este criterio es dejado de lado por Chaunu en Les Philippines et le Pacifique des Ibériques se equivoca, ya que en él de lo único que se trata es de analizar las transacciones entre México y Filipinas, pero e se protagonista que es el Pacífico sur americano (el tan famoso Mar del Sur) juega sólo un rol de actor secundario.

Sin embargo, y dado lo improbable de la tarea pensé centrarla, al menos en una primera etapa, en la actividad de uno o

-x-

dos comerciantes vascos en particular, y esta opinión se acrecentó cuando creí (equivocadamente) que podría acceder fácilmente al sancta sanctorum del archivo privado que contenía los papeles de un corregidor de Arica y rico comerciante y contrabandista de principios del siglo xviii: Juan José de Ovexas, primer marqués de Casa Torre. Al comenzar a estudiar al personaje y a su época la presencia francesa iba adquiriendo diariamente una envergadura cada vez mayor, al punto que su entidad se fue haciendo insoslayable. Así fue como decidí incluir un capítulo introductorio a la tesis que fuera una especie de puesta al día de las investigaciones y el material documental existentes sobre el tema, más algunas modestas aportaciones particulares. El mes pasado en los archivos y bibliotecas parisienses en el verano de 1979 al que se sumaron las constantes trabas de los nobles dueños del Archivo de Jaureguía motivaron un lento pero gradual cambio en mi anterior decisión, y por último, la presencia francesa se convirtió en el leitmotiv de la obra, ocupando la actividad de Ovexas un segundo plano, y sólo a título de ejemplo.

El nuevo tema suponía un reto mucho mayor que el anterior y la resolución de un sinnúmero de problemas, provenientes de interpretaciones erróneas sobre la economía colonial. El primero de ellos es el del contrabando, que siempre había sido soslayado en su estudio en virtud de una aludida carencia de fuentes y dado que ocupaba un modesto y secundario lugar tras el comercio legal. Ya que no es mi intención adelantar aquí la formulación de un tema que abordo en el primer capítulo de esta tesis ni el planteamiento de algunas conclusiones sólo me limitaré a mencionarlo como un factor importante a tener en

cuenta. El nuevo tema también presentaba numerosas aristas que debían ser limadas y varias maneras de aproximación. A fin de medir su importancia y realizar un ensayo de cuantificación era necesario un punto de mira europeísta, pero cuando la intención era observar las consecuencias que había tenido sobre la economía y la sociedad colonial había que cambiar forzosamente de emplazamiento. Esto supuso finalmente un triple punto de vista en el estudio: uno europeo (francés en particular), otro estrictamente ibérico y un tercero americano; lo cual aporta un interesante grado de originalidad. En virtud del hecho de haber sido el descubrimiento de América una empresa europea, y que su posterior explotación continuó dentro del mismo marco, aunque con un mayor protagonismo hispano, es que tal enfoque se hace más necesario. Si se tiene en cuenta que a lo largo del siglo xviii asistimos a una reconquista de América por parte de la Europa no ibérica el planteo anterior cobra una mayor importancia.

Este triple enfoque cuestiona nuevamente la base teórica sobre la que se construyó el modelo de lo que era el comercio colonial: el monopolio. Y es que para Europa las colonias americanas suponían algo más que un importante mercado para sus productos manufacturados o una fuente de aprovisionamiento de plata de primera magnitud: eran uno de los motores de la conformación del moderno sistema mundial, razón por la cual dejar que todo el peso del comercio colonial recayera sobre las espaldas de los españoles atentaba directamente contra sus propios intereses. De este modo el comercio directo fue incrementando su importancia, poniendo en peligro a la totalidad del sistema oficial de flotas y galeones. Las reformas borbónicas

quisieron corregir el rumbo, pero ya era tarde: la influencia hispana iba perdiendo día a día importancia en el comercio colonial. La ficción de la metrópoli formal iba dejando lugar a la figura de varias metrópolis económicas, algo más efectivas.

El monopolio no se cuestionaba sólo en Europa. Lo cuestionaban en España las importantes colonias de comerciantes extranjeros establecidos en los puertos andaluces y la connivencia que con ellos mantenían algunas autoridades y comerciantes locales. También en América el monopolio era puesto en duda por los mercaderes americanos que veían en él un importante freno para la expansión de sus negocios. Durante mucho tiempo se había visto a los Consulados de Comercio como firmes aliados del monopolio. Esa afirmación debe ser revisada en virtud de los profundos lazos existentes entre los mercaderes extranjeros establecidos en Sevilla y Cádiz y el gremio mercantil. En América Walker puso de manifiesto las profundas contradicciones existentes entre los Consulados coloniales y el metropolitano y en estas páginas me propongo demostrar las conexiones que se establecían con los mercaderes europeos que iban a negociar directamente a las costas americanas.

Así es como el problema de las relaciones existentes entre los consulados americanos (el de Lima concretamente), el régimen del monopolio y el contrabando es uno de los ejes de la presente tesis, y a lo largo de toda ella se insistirá sobre el mismo. Evidentemente que este tema requiere de investigaciones mucho más amplias sobre otras variantes del comercio directo para que las conclusiones que aquí se plantearán tengan un fundamento mucho mayor.

Antes de finalizar estas breves páginas introductorias

quisiera agradecer a todas aquellas personas e instituciones que hicieron posible este resultado. Fueron muchos los colegas y amigos que me brindaron su apoyo, sus consejos o su asesoramiento. En primer lugar quiero nombrar a mi director de tesis, Guillermo Céspedes del Castillo, con quien llevo largos años trabajando y que siempre tuvo la opinión adecuada, la ayuda precisa y hasta la necesaria palabra de aliento. También al Director del Departamento de Historia de América de la Universidad Complutense, Mario Hernández Sánchez-Barba, impulsor fervoroso de mi trabajo.

Entre todas aquellas personas con quien me siento obligado se cuentan: Antonio Acosta Rodriguez, Gonzalo Anes, Julio Caro Baroja, Alberto Flores Galindo, Maribel García-Montón, Juan Carlos Garavaglia, Vicente Gonzalez Loscertales, Agustín Guimerá, Faustino Lastra, Eduardo Miguez, Scarlett O'Phelam, Alfonso de Otazu, Reyna Pastor, Vicent Poveda, Leandro Prados de la Escozura, Francisco de Solano y Perez Lila, Enrique Tandeter, Pedro Tedde de Lorca, Gabriel Tortella Casares, Enrique Vila Vilar, Luis Villanueva, Pedro Vives Azancot y Santiago Zapata. Desde ya pido disculpas a todos aquellos que he omitido mencionar.

También quiero destacar la colaboración financiera del Banco de España y de la Casa de Velázquez, en las personas de Luis Angel Rojo Duque y Bernard Vincent, la que facilitó enormemente mi trabajo.

Por último agradecer todo el apoyo brindado por mi familia, decisivo a lo largo de todos estos años y que a la distancia se hizo notar aún más.

ABREVIATURAS

ACT	Archivo de Casa Torre (Jaureguía).
AGI	Archivo General de Indias.
AGI EC	Archivo General de Indias - Escribanía de Cámara.
AGI IG	Archivo General de Indias - Indiferente General.
AHN	Archivo Histórico Nacional (Madrid).
ANP	Archives Nationales (Paris).
ANP Mar	Archives Nationales (Paris) - Marine.
APM	Archivo de Palacio (Madrid).
BNM	Biblioteca Nacional (Madrid).
BNP	Bibliothèque Nationale (Paris).
BNP Mss.Fr.	Bibliothèque Nationale (Paris) Manuscrits Françaises.
BNP Mss.Fr.N.A.	Bibliothèque Nationale (Paris) Manuscrits Françaises Nouvelles Acquisitions.
BPM	Biblioteca de Palacio (Madrid).
BPM MA	Biblioteca de Palacio (Madrid) Miscelánea de Ayala
HAHR	<u>Hispanic American Historical Review.</u>
RAH	Real Academia de la Historia.
RAH CML	Real Academia de la Historia Colección Mata Linares.

CAPITULO I: CONTRABANDO Y COMERCIO DIRECTO. PRECISIONES Y PROBLEMAS.

"Los extranjeros...son los que verdaderamente hacen en la maior parte el Comercio en la America".

En nuestros días, en algunos de los países llamados subdesarrollados, el contrabando se produce a gran escala y constituye un serio problema económico. En Afganistán, a fines de la década de los 60, entre la cuarta y la quinta parte de su comercio exterior se realizaba mediante procedimientos ilegales. Esta situación ha llevado a que muchos economistas no miren al contrabando sólo como un problema moral y legal, sino también como un fenómeno puramente económico. En este sentido, las discusiones de los estudiosos giran en torno a determinar si el contrabando puede aportar o no bienestar y desarrollo a los países en cuestión(1).

Si esto sucede en la actualidad, si hoy el contrabando en tanto problema económico suscita una viva polémica, ¿qué decir del mismo en el siglo xviii? Si queremos estudiar las relaciones entre Hispanoamérica y Europa (y no sólo con su metrópoli) no nos alcanza con medir el volumen del comercio hispano-colonial, sino que también hay que sumar el realizado tanto legal como ilegalmente por franceses, ingleses, holandeses y portugueses; aquí el tema alcanza una dimensión asombrosa.

El contrabando se había constituido en una actividad natural del comercio indiano, dada la rapacidad del sistema impositivo español. Resultaba más rentable tratar de estafar al estado, lo que casi siempre era posible debido a la precariedad de los medios de control, que pagar los derechos correspondientes.

Se perseguía al contrabando tanto cuando se buscaba a los mineros que no pagaban el quinto o a los comerciantes que introducían sus mercaderías en las ciudades sin pagar la alcabala como cuando se actuaba contra los extranjeros que trataban de comerciar ilegalmente con las colonias españolas.

El contrabando en el comercio indiano comenzaba ya en Cádiz, donde la mayor parte de las mercaderías extranjeras llegadas para constituir el grueso de los envíos de productos manufacturados de las flotas y galeones se introducía ilícitamente, a fin de no pagar hasta el 23% de su valor en derechos aduaneros. En los períodos previos a la partida de las flotas el negocio era más fácil, ya que no había que introducir los productos a la ciudad, bastando sólo con trasbordarlos de una embarcación a otra. Al regreso de las flotas también se producían fraudes, al desembarcarse clandestinamente los metales preciosos, los que, gracias a la acción de los "metedores" se introducían del mismo modo en la ciudad. Sin embargo, y pese a la importancia de estos hechos, nuestra atención principal no estará puesta en la Península sino en las colonias, y el tema se dedicará exclusivamente al comercio europeo.

A mediados del siglo xvii comenzaba a quebrarse el exclusivismo comercial que España tenía sobre sus colonias americanas. Estableciendo una cabeza de puente en algunas islas del Caribe los comerciantes de las principales potencias europeas amenazaban diariamente con transformar el monopolio sevillano en puro papel mojado. 1634, año de la ocupación de Curaçao por parte de los holandeses, fue el inicio de una historia particular del comercio colonial, historia que no por conocida fue abordada en forma sistemática. Esta historia ha recibido hasta

ahora, y de un modo genérico, la denominación de "contrabando". Junto con este nombre otros sirvieron para definir la actividad comercial realizada en contra de las leyes de Indias: comercio ilícito, comercio intérlope, etc.

Sin embargo, el hecho de que la actividad comercial de las metrópolis europeas infringiera las leyes de Indias no siempre quería decir que se atentaba contra la legalidad vigente, al existir contradicciones entre la recopilación legislativa y la normativa imperante en cada momento. Por diversos caminos algunos comerciantes pudieron conseguir autorización para negociar con Indias: cédulas reales, permisos especiales, firma de asientos con franceses e ingleses y autorización para fletar el navío de permiso, complacencia de las autoridades coloniales, etc. En otras ocasiones, y con motivo del tornaviaje, la corona española, tras el pago del "indulto"(2), perdonaba a los mercaderes las "culpas" cometidas en su actividad comercial con Indias. Si bien generalmente el indulto se percibía en los puertos andaluces, a principios del siglo xviii llegó a cobrar se en Francia a los veleros galos que regresaban de comerciar en las colonias hispanoamericanas.

Tan largo argumento sólo quiere significar la confusión existente entre comercio legal e ilegal, los difusos límites que separan ambos tipos de comercio y la imposibilidad existente de plantearse el estudio de alguno de ellos por separado en forma satisfactoria. Algo similar sucede con el concepto de "comercio intérlope", que proporciona una idea de legalidad en la actividad comercial realizada desde los países europeos con las colonias. Sin embargo, muchas veces y por muy diversas razones, los gobiernos prohibían el comercio con dichas colonias.

Esta confusión y el hecho de haberse englobado a toda la actividad comercial bajo el nombre de "contrabando" condujeron a que un gran número de historiadores se planteara la imposibilidad de estudiar el tema. Es por todo ello que en vez de hablar de contrabando, y abstrayendo el comercio realizado por las potencias europeas con la América española a través de Cádiz y Sevilla, prefiero hablar de comercio directo. A fin de precisar aún más las definiciones es necesario decir que el término "comercio directo" será utilizado exclusivamente para aludir a toda la actividad comercial, en cualquiera de sus variantes, realizada por los europeos no españoles con las posesiones americanas de la corona hispana, y sin la intermediación andaluza.

Los problemas del contrabando.

Existía una diferencia en el pensamiento de los políticos, moralistas y comerciantes del siglo xviii en cuanto a los juicios emitidos sobre los contrabandistas. Si el contrabando se realizaba en el propio país, contraviniendo sus leyes y por sus naturales, era un delito que debía ser severamente castigado. Si por el contrario, el contrabando se realizaba en otros países, en contra de las leyes de los demás y no de las propias, el contrabandista podía adquirir un tono heroico y era bastante tolerado(3). En este sentido, y referido al primer supuesto, leemos en un memorial de 1747:

"A este gravissimo crimen [el contrabando] concurren de linquentes de tres clases de gentes: los extrangeros con la introduccion, los Españoles, que les compran, y los Ministros, ò juezes de los distritos, que, ò lo consienten por soborno, ò no lo remedian por culpable omision"(4).

No se crea, sin embargo, que el contrabando era ejercido sólo por los "enemigos" de España y en su perjuicio. Eran frecuentes los buques españoles que tocaban puerto en Jamaica violando las Navigation Acts. Conocemos también el caso de un navío español, mandado por Joachim de Goycoechea, que fue arrestado por los franceses en Martinica en 1714(5), cuando intentaba comerciar ilícitamente con la colonia gala, y seguramente no se trataba de un caso aislado.

El comercio directo puede explicarse, en parte, por la necesidad que los países europeos tenían de materias primas coloniales (productos tintóreos, cueros, etc.) y de plata (necesaria para el comercio con Oriente), no totalmente satisfecha por la intermediación andaluza. A fin de entender mejor el fenómeno, también resultaría conveniente establecer una relación entre la provisión de materias primas al viejo mundo y la existencia de mercados que compraran los productos manufacturados europeos. Y en ese sentido, y hasta la mitad del siglo xviii, las colonias inglesas y francesas de América del Norte tenían muy poco que ofrecer.

Por otro lado, hay que tener en cuenta que en ese momento los porcentajes del comercio exterior colonial producidos en los circuitos no convencionales prácticamente superaban la mitad del total comercializado. En Nueva España, cerca de 1/3 del comercio era legal y los 2/3 restantes de contrabando. A mediados del siglo xvii se calculaba que el 25% de la plata embarcada en la Armada del Mar del Sur iba sin registrar(6). Pese a todo, hoy sabemos muy poco del contrabando. En general sabemos que por ser contrabando es difícil saber algo sobre él, ya que al ser una actividad ilegal no quedaban pruebas de su

accionar. Tras afirmar esto resulta fácil hacer una descripción somera de la forma en que se desarrollaba el contrabando, decir que perjudicaba al Estado y a los mercaderes, y así hasta el cansancio; pero casi siempre omitiendo presentar los correlatos estadísticos necesarios para fundamentar las aseveraciones antes mencionadas.

Para muchos historiadores el contrabando fue una de las mejores armas que tuvieron los patriotas criollos para sacudir se el duro yugo con que los sometía la dominación hispana. Según la misma teoría, gracias a esto se acabó con el monopolio y con el pacto colonial; luego, un manto de libertad y progreso cobijó a las nacientes naciones americanas.

La historiografía hispanoamericana decimonónica, liberal y positivista, en su intento de fundamentar las bases de las nuevas nacionalidades, presentó al contrabando como un elemento que subvertía los pilares sobre los que se asentaba todo el sistema colonial: el monopolio comercial. En tanto satisfacía necesidades legítimas de las colonias (el vestido, el alimento, en definitiva la vida misma), descuidadas por su metrópoli, había una justificación basada en el derecho natural que amparaba e impulsaba esta actividad. Al respecto escribía Bartolomé Mitre:

"En condiciones tan violentas, el contrabando tenía necesariamente que corregir tamaños errores y tantas injusticias, reivindicando el legítimo derecho de vivir".

Para el mismo Mitre "el contrabando era una función normal del organismo económico", que contaba incluso "con la tácita autorización del gobierno de la metrópoli", pese a ser éste "un hecho superior al poder del rey de España y de sus autori-

dades subalternas en América". Sin embargo, Mitre no supo distinguir la utilización que se hizo del contrabando en ambos extremos del circuito. En parte, su apreciación se debe a que, por un lado, interpretó como un todo a los beneficiarios del monopolio y a la corona, y que, por el otro, no estableció las diferencias existentes entre la utilización que hacían del contrabando los comerciantes nucleados en torno a los consulados de Lima y México (a los que asimilaba con los detentadores del monopolio) y los de las regiones periféricas, pensando que el comercio ilícito había influido en toda América de una manera lineal: a tal causa (el monopolio), tal efecto (el contrabando)(7).

En términos similares se expresaba el historiador chileno Barros Arana:

"Por más contrario que fuese a las leyes existentes, aquel comercio ejerció una benéfica influencia en estas colonias, surtiéndolas en esas circunstancias, a la vez que de algunos objetos e instrumentales industriales que jamás habían llegado a ellas, de las mercaderías que les eran indispensables y que bajo el régimen del monopolio, los americanos habían pagado a precios muchos más altos. Los colonos pudieron conocer entonces los inconvenientes de ese régimen, y desde entonces comenzaron a pensar en las ventajas que resultarían para ellos del establecimiento de un sistema comercial menos restrictivo. En Chile se recordaba hasta fines del siglo aquella era de libertad, cuya influencia en la riqueza pública había sido evidente para todos los hombres que no estaban directamente interesados en el mantenimiento del monopolio"(8).

Estas ideas crearon escuela e influyeron marcadamente en un gran número de historiadores posteriores. Pero, ¿hasta qué punto son justificables estas afirmaciones? Para poder hacerlas habría que conocer las cifras del llamado "contrabando" y

cotejarlas con las del "comercio legal". Habría que tratar de establecer quiénes eran los intermediarios locales, a qué sectores sociales pertenecían y finalmente determinar quiénes eran los compradores. De todas formas, reducir el conflicto a criollos y peninsulares, o inclusive a comerciantes establecidos en Andalucía y comerciantes establecidos en América no deja de ser una simplificación, que no tiene en cuenta los vínculos existentes entre las colonias extranjeras radicadas en Cádiz y Sevilla con el comercio indiano, a través de sus contactos con los comerciantes locales y hasta con el mismo Consulado andaluz.

Con los precios se presenta un problema similar al del monto del contrabando. Se afirma que éste producía la saturación del mercado y una rápida caída de precios. Pero esto se prueba sólo con fuentes descriptivas, y no se dice cuanto bajaron los precios, si lo hicieron a niveles alarmantes y si su caída fue causa de quiebra para los comerciantes (explicando cuántos y quiénes); tampoco se explica si los precios que bajaron eran los mayoristas o los minoristas (importante para ver como afectaba el problema a los grandes comerciantes acostumbrados al acaparamiento y a la especulación); si los de los puertos o los del interior; cuál era la repercusión de la baja de los productos extranjeros en los precios de los productos domésticos, etc., etc.

En tanto actividad coyuntural, es probable que los europeos que ejercían el comercio directo pudieran no tener interés en la reproducción de las condiciones que lo hacían posible. Pero si coincidimos en que se trataba de un fenómeno estructural, es obvio que tenía que tener alguna racionalidad, que te-

nía que participar en la lógica interna del sistema y beneficiar a sectores sociales concretos. Si bien los comerciantes europeos actuaban con criterios de oportunidad, y en ningún momento se trazaron una política de larga duración para el comercio americano, creo que en las colonias existían condiciones estructurales que llevaron a hacer del contrabando un fenómeno típico de la economía colonial.

Sería importante tratar de determinar si los productos importados por los comerciantes europeos circulaban sólo por el circuito del que se abastecían los españoles (y del cual participaba la menor parte de la población), o si por el contrario, comenzaron a introducirse en el circuito en el que circulaban las mercaderías de producción local, que abastecían a los sectores indígenas mayoritarios y más pobres de la sociedad. En relación con esto último también es importante determinar si el contrabando aportó o no bienestar y desarrollo a las colonias en el siglo xviii, y en que proporción en caso que la respuesta fuera afirmativa. También habría que destacar los sectores sociales beneficiados por el contrabando, y plantear como algunos comerciantes comenzaron a lucrar con él.

Como se ve, los problemas planteados son muchos y los a plantear aún más. Esto exige que en el futuro esta temática se aborde con un poco más de precisión, tanto en la manera de formular las preguntas como en la de sacar conclusiones. En este sentido, hemos encontrado en el trabajo pionero de Cole, que trata de llegar de una manera sistemática a la reconstrucción de las cifras del contrabando, un claro ejemplo del camino a recorrer(8 bis).

Comencemos por el principio. Y el principio generalizado

es que el contrabando es difícil de estudiar por falta de fuentes adecuadas. Tal idea se apoya en el hecho de que la información disponible es fragmentada, la cuantificación difícil o imposible, y entonces las especulaciones que se hagan nunca podrán aproximarse a la verdad. ¿Es que acaso son más ciertas las especulaciones cualitativas que se hacen en la misma dirección?

Tal como se plantea el problema, en parte es cierto; pero sólo en parte. Es cierto que en España y América el contrabando era una acción ilegal y punible, y que por lo tanto sus actores trataban de no dejar huellas. Pero hay que tener en cuenta que en los puertos de origen, europeos y americanos (no pertenecientes al imperio español), esta actividad, la mayor parte de las veces era legal y que es allí adonde debemos dirigirnos para comenzar a entender el problema, para trazar el marco general que dé contenido a nuestras futuras aseveraciones. Será mediante la documentación de ese origen gracias a la cual podremos trazar en el futuro las grandes cifras que nos proporcionen una idea bastante precisa de los tráficos, de los flujos y de los montos del contrabando. Y sí, esa idea será bastante acabada aunque no perfecta, pero no hay que olvidar que se está trabajando con fuentes protoestadísticas.

Será pues necesario recurrir a los archivos ingleses, franceses, holandeses y alemanes para buscar datos que sirvan a nuestros fines. También será necesario reconstruir la actividad de los principales puertos del Caribe y del Brasil, a fin de complementar lo anterior. Fue manejando material de este tipo (incluidos los ricos fondos de la biblioteca William Clements, de la Universidad de Michigan), como Victoria Ann Sorsby

reconstruyó la historia de la Compañía del Mar del Sur en su tesis doctoral: "British Trade with Spanish America under the Asiento (1713-1740)"(9).

Pero el problema de las fuentes no se acaba en los puertos. O en la documentación de origen fiscal. Si bien una parte del comercio directo era llevado a cabo por compañías monopolísticas, con apoyo estatal, otra bastante importante la realizaban mercaderes, muchos de los cuales dejaron cartas, libros de contabilidad y otros documentos particulares, que resultan sumamente útiles. Será la documentación de este tipo la que proporcione información sobre los cargamentos, las mercaderías comercializadas, los métodos operacionales de los comerciantes (venta al contado, créditos, uso de letras de cambio, etc.), y una serie aún mayor de datos interesantes.

De todas formas es necesario complementar esta documentación con otra localizable en los archivos españoles (Archivo General de Indias, Histórico Nacional, Simancas, etc.) y americanos. Así podremos completar la idea general con un tramado más fino, que nos explique las rutas de penetración, los comportamientos de las sociedades locales y las consecuencias económicas del comercio directo.

Para M.E. Rodríguez Vicente, el contrabando en Indias dependía de causas institucionales, dadas por la estructura interna del sistema mercantil español, es decir el monopolio; de causas funcionales, motivadas por la corrupción de los funcionarios y de causas circunstanciales, originadas en el alza de los impuestos(10). A éstas habría que agregar otras de tipo económico-estructural, motivadas por una demanda insatisfecha de productos europeos y por la expansión y remodelación del

sistema mundial.

Como ya dijimos, en 1634 los holandeses se apoderaban de Curaçao, en 1655 los ingleses tomaban Jamaica y en 1659 el imperio español perdía una parte de la isla de La Española. Ocupaciones y desocupaciones de las islas menores en El Caribe se produjeron con bastante frecuencia. Así fue como en 1640 los franceses ocupaban y fortificaban la Tortuga.

Para Vera Lee Brown, Jamaica era la fuente que suministraba la mayor parte de los productos europeos que los ingleses introducían en las costas americanas, quebrando de esa manera el monopolio comercial español. Desde 1713 (fecha en que se firmó el asiento de negros con Gran Bretaña) hasta la guerra de 1739, el contrabando inglés llegaba a América en dos grandes corrientes: la de la Compañía del Mar del Sur y la actividad de comerciantes privados(11).

Algo que nos interesa comprobar es la existencia de una relación inversa entre la actividad comercial de las colonias de mercaderes extranjeros en Cádiz y el comercio directo de sus connacionales con América. En general, los comerciantes extranjeros preferían la vía de Cádiz dada la seguridad ofrecida por el sistema de flotas y galeones, y sólo recurrían al comercio directo cuando las circunstancias así lo exigían. De las flotas se decía que estaban bien protegidas y conducidas, con lo cual algunos comerciantes argumentaban que era más fácil calcular la marcha del mercado con tal sistema que con otro de barcos aislados, ya que de esta manera la incertidumbre, a la hora de evaluar los negocios, sería menor y, por lo tanto, menores los riesgos de la operación(12). Para un contemporáneo español, en el régimen de flotas y galeones no había peligro

de baja de precios ("malbaratarse las mercancías") "porque estaba arreglado el tiempo de los galeones". Lo contrario sucedía, según la misma persona, con los navíos de registro, los que destruían el comercio al abundar las mercaderías, bajar los precios y, como consecuencia de lo anterior, existir una ralentización de las ventas(13).

Sin embargo, los criterios esgrimidos por los comerciantes dejaban de lado dos factores importantes que también beneficiaban a las potencias europeas: por un lado, el uso de las flotas españolas permitió a los restantes países europeos destinar sus buques mercantes a otros menesteres, y por el otro, el capital fijo inmovilizado por España en sus flotas fue cuantioso, en un momento en que las demás potencias pudieron aplicar el capital que tendrían que haber destinado a la marina a otras áreas de sus economías(14).

La relación inversa a la que aludíamos antes se detecta, como veremos más adelante, en la actividad mercantil implementada por franceses e ingleses. Según Salvador, un comerciante inglés establecido en Port Royal, tras la guerra de Siete Años disminuyó el contrabando de Jamaica hacia las colonias españolas, pero por el contrario, aumentó la venta de mercaderías inglesas en Cádiz, con el mismo destino. En 1761 los franceses comerciaron en Cádiz por valor de 1.250.000 libras esterlinas (unos 5.760.000 pesos) y los ingleses por 1.090.000 libras esterlinas (unos 5.022.720 pesos). Estas cifras sobreestimaban la parte de los franceses, ya que en esa época muchos de los comerciantes galos establecidos en Cádiz trabajaban para otros comerciantes extranjeros, especialmente ingleses(15).

Los problemas de los consulados de Cádiz, México y Lima

en la primera mitad del siglo xviii son del mismo tipo de los que prevalecieron a fines de la centuria anterior: la organización de las flotas, la regularidad de los abastecimientos y la competencia de productos europeos y asiáticos en el mercado colonial(16). Sin embargo, el nuevo siglo verá aflorar tensiones entre los comerciantes de Cádiz y Sevilla, por un lado, y los de México y Lima por el otro(17). Sucedió que los mercaderes peninsulares querían comerciar directamente con los pequeños y medianos comerciantes del interior, sin tener que pasar por Lima y México, y que los grandes comerciantes de esas ciudades a su vez intentaban importar y exportar mercaderías de la Península sin pasar por Cádiz.

Según E. Lobo, los tres consulados se solidarizaban en el combate contra el contrabando, las licencias de comercio y la creación de compañías privilegiadas, en resumen, contra todo lo que les hiciera competencia en los mercados que dominaban. Pero también se puede llegar a pensar que tanto uno como otro bando se hayan valido del contrabando para lograr sus objetivos y oponerse a los del rival. La expansión económica del siglo xviii presentará problemas para la "entente" entre los consulados americanos y el de Cádiz; ya que por un lado tenemos una fuerte movilización de los productores españoles no andaluces para participar en el comercio de Indias, y por el otro, una presión creciente de la demanda colonial de productos manufacturados y de la oferta de una producción diferenciada de los metales preciosos, que buscaba a su vez nuevos mercados (18).

A los conflictos trasatlánticos, como los sostenidos por los consulados de Cádiz y México sobre si las ferias se debían

celebrar en Veracruz o en Jalapa, hay que sumar los conflictos internos. Así, el Consulado de Lima acusaba a los pequeños comerciantes de beneficiarse del contrabando y mostrarse desinteresados de la feria de Portobelo de 1706. Sin los capitales de los pequeños comerciantes, generalmente administrados por los miembros del Consulado en estas ocasiones, resultaba bastante difícil realizar la feria(19). Pero la verdad era que los mismos miembros del Consulado tampoco estaban demasiado entusiasmados por celebrarla, y la presencia casi masiva de navíos franceses en Pisco y en El Callao induce a pensar que no sólo los pequeños y medianos comerciantes se beneficiaban del comercio directo practicado por los franceses(20).

Hay una serie de características comunes en los procedimientos empleados por los contrabandistas a lo largo del siglo, incluso entre los comerciantes de diferentes nacionalidades. Con el fin de ganarse la simpatía de las autoridades locales y su no intervención, era frecuente la entrega de regalos y fuertes cantidades de dinero. Así es como los capitanes del navío de permiso inglés "Bedford" pagaron 75.000 pesos en Cartagena, en 1715, y el del "Royal George", en 1724, hizo lo propio con 118.000 pesos en Cartagena y Portobelo. El gobernador de Buenos Aires recibía el 25% de las ganancias obtenidas por la Compañía del Mar del Sur dentro de los límites de su jurisdicción (21). Estas fuertes sumas hablan de ganancias bastante altas, que justificaban por si mismas los gastos tan elevados para ganarse a las autoridades.

Si bien las coimas y porcentajes otorgados a las autoridades coloniales significaban una merma en las ganancias de los mercaderes, también funcionaban como créditos otorgados para

la compra de productos europeos. Así los comerciantes se aseguraban la venta de una buena parte de sus mercaderías y por otro lado tendían a reproducir el papel "comercial" de las autoridades coloniales. Esto último se entronca con el hecho de que los productos de contrabando se vendían a precios más baratos que los introducidos por las rutas legales, lo que se complementaba con el uso de la venta a crédito, práctica no seguida por los españoles y que tenía una amplia y favorable repercusión entre los comerciantes del interior, por lo general pequeños y medianos, y de poco giro. Este método era utilizado por ingleses y franceses.

La introducción ilícita de las mercaderías por lo general se limitaba a los puertos del imperio español, aunque muchas veces los productos europeos eran llevados clandestinamente hasta los mismos centros de consumo. Pero lo más común era que una vez atravesadas las primeras barreras aduaneras se tratara de cubrir a los productos con un manto de legalidad, pagando incluso los derechos en las aduanas interiores. Por ejemplo, las mercaderías compradas de contrabando en Portobelo eran luego remitidas a todos los puntos de Hispanoamérica como adquiridos de forma legal a la flota o a los mismos navíos de permiso ingleses. Los comerciantes llegaban incluso a denunciar una parte de las mercaderías que ellos habían comprado, para volver a hacerse con las mismas tras el remate. Con esta jugada se evitaban los problemas de la introducción; y si eran poderosos lograban evitar grandes pujas en la subasta y comprar barato. A esto hay que agregar el descuento del 33% que tenían en tanto denunciante del comiso realizado.

Lo extenso del litoral americano favorecía la introduc-

ción ilegal de mercaderías; esta situación se beneficiaba del lamentable estado de la vigilancia costera, que posteriormente se intentó paliar en El Caribe con el establecimiento de un sistema de guardacostas. Así los grandes navíos podían fondear al abrigo de una oculta caleta, y en la noche desplazar sus lanchas a la costa para negociar con los comerciantes locales. Los franceses denominaban al comercio desarrollado desde Jamaica, Curaçao, Martinica y otras islas del Caribe como commerce à la longueur de la pique, a causa de la cierta distancia de la costa a que se tenían que mantener los extranjeros(22). Si las relaciones con las autoridades lo permitían, incluso se llegaba a montar una tienda en la misma ciudad. Caso contrario, eran los comerciantes locales quienes subían a bordo al amparo de la noche para efectivizar sus tratos.

El 5 de febrero de 1724 el marqués de Castelfuerte, virrey del Perú, le escribió al marqués de Grimaldo comunicándole el intenso comercio que realizaban holandeses, franceses e ingleses en las cercanías de Cartagena, a partir de sus bases isleñas. Especificaba en la misma carta que en el puerto de Bastimento se encontraban negociando 5 navíos holandeses, de 30 piezas de artillería cada uno; uno francés, de 20 piezas; una fragata inglesa, de 40 piezas y 2 balandras de la misma bandera. La mayor parte de los buques llevaba más de 2 meses fondeada en el puerto. Como consecuencia de tal situación se planeó y ejecutó un ataque al puerto de Bastimento, que se vio coronado con algún éxito(23).

En El Caribe, donde las bases de abastecimiento estaban cerca de la costa, una manera de desarrollar el comercio directo era mediante el llamado "comercio de balandra", que consis-

tía en el abastecimiento de la costa por barcos pequeños, capaces de sortear los grandes peligros de las costas de la región(24).

Los ingleses.

El comercio inglés con España y sus colonias en el siglo xviii estaba integrado dentro de un todo mucho mayor: la totalidad del comercio colonial británico. Y en este sentido le cabe una participación importante a las grandes compañías, siendo la del Mar del Sur la que operaba en Indias. Dicha compañía tenía 3 centros operacionales en América:

- 1) Jamaica, que por su ubicación favorable tenía conexiones con la mayor parte de la América hispana.
- 2) Barbados, que conectaba con Caracas y su zona de influencia.
- 3) Buenos Aires, que cubría Chile y el Alto y Bajo Perú.

Si bien los franceses comenzaron retornando algunos productos coloniales distintos de la plata (lana de vicuña, cobre, etc.), esto se va a incrementar con los ingleses, que se interesaron sobre todo en los cueros y los productos tintóreos, adecuados para abastecer a sus nacientes industrias. Según Nelson, la venta de esclavos negros por parte de la Compañía del Mar del Sur era una cobertura para efectuar otras actividades comerciales(25). Para poder determinar esto con mayor precisión sería necesario establecer qué porcentaje representaba la venta de esclavos sobre el total vendido.

Para el gobierno español, en un informe que circulaba en 1728, la Compañía del Mar del Sur controlaba la tercera parte del contrabando introducido en América(26). Entre 1715 y 1732 la Compañía envió 7 navíos de permiso y 2 con licencia, lo que

hace un promedio de un buque cada 2 años. En ellos se introdujeron mercaderías legales (excluyendo las de contrabando) por valor de 2.208.158 libras esterlinas (aproximadamente unos 9.815.000 pesos)(27). Un promedio estimativo cifra en 300.000 libras esterlinas anuales las ventas de la Compañía en las colonias.

A fines de 1715, un año con grandes problemas en los mercados peruanos, carencia de plata y precios sumamente bajos, llegó a Cartagena el navío "Bedford". Si bien en ese año no se celebraba la feria de Portobelo, la presencia de la embarcación inglesa había sido autorizada por una Real Cédula. Con el objeto de dar una cierta apariencia de legalidad al asunto, en 1716 se despachó una "flota", compuesta por 4 navíos con sólo 556 toneladas de carga (56 más de las permitidas al navío inglés). No obstante este hecho, resulta evidente que en Portobelo no se celebró feria de galeones alguna y que todo se realizó con el fin de facilitar la venta de los ingleses. Como bien afirma Walker, difícilmente se puede decir que ésta fue una flota. Tras algunas dilaciones, la carga del "Bedford" se vendió en 1716 en los mercados peruanos(28). Un panfleto de 1743 dice que el total cargado por la Compañía del Mar del Sur, desde Jamaica, fue de 250.000 libras esterlinas y que los particulares hicieron lo propio por un valor de 50.000 libras. Los beneficios, en un cálculo modesto, superaron el 100%(29).

En 1759 Carlos III ocupó el trono y ordenó una investigación sobre el comercio. Según el resultado de la encuesta el contrabando dejaba a los ingleses una ganancia de alrededor de 6 millones de pesos anuales(30).

Como ya hemos visto, Jamaica era uno de los principales

centros del contrabando. Según una memoria escrita por el mariscal Tessé, el producto anual del comercio con Jamaica era de 3 millones de pesos(31). El diario del capitán español Andrés de Cortayre no da una idea bastante aproximada del movimiento de Port Royal, Jamaica. Cortayre estuvo preso en 1719 y registró en su diario los destinos, las entradas y salidas de las embarcaciones que allí atracaban, incluyendo muchas veces las cargas que transportaban. Así es como Cortayre registró el movimiento de 393 barcos, de los cuales 201 tocaron algún puerto de las costas hispanoamericanas. Para otros 13 el origen o destino era Curaçao, y otros 58 tenían como referencia "el mar"; probablemente, según Vera Lee Brown, todos los de Curaçao y la mayor parte de los "del mar" también se dirigieron a Hispanoamérica. 143 barcos (más de las 2/3 partes) traficaron con Cuba, sobre todo en la costa sur, cuyo centro era el puerto del Príncipe. En general, la carga estaba compuesta por negros y "ropa". De los restantes navíos 14 fueron a Portobelo y 19 al golfo de Honduras y Trujillo(32).

En julio de 1730 y agosto de 1731 llegaron a La Habana 36 barcos de la Compañía del Mar del Sur, con 159 negros, y partieron con mercaderías por valor de 87.131 libras esterlinas. La carga fue vendida en Curaçao, Carolina, Jamaica y Filadelfia. En un año se importaron 1.500 negros a Portobelo y Panamá, 800 a Cartagena y 600 a La Habana, 200 a Santiago de Cuba, 300 a Trinidad, 500 a Caracas, 200 a Veracruz, 160 a Santo Domingo y 300 a Come Agua y Guatemala. En total, 4.560 negros, excluyendo a Buenos Aires(33). Los judíos de Jamaica, que formaban una comunidad bastante importante, retornaron a Europa entre 1734 y 1737, 100.000 libras esterlinas(34).

En el período anterior a 1739 la Compañía tenía una balanza favorable de 600.000 libras esterlinas, pero parte eran deudas, dado el sistema de venta a crédito practicado por los ingleses. Si bien es cierto que finalmente la Compañía tuvo pérdidas, éstas se debieron fundamentalmente a una alta declaración de dividendos y a las deudas impagadas de los comerciantes españoles. Estos se beneficiaban de los préstamos, y muchas veces incluso no pagaban sus deudas. También se daba el caso de muchos de ellos, incluidos algunos que venían en las flotas, que almacenaban sus productos en los depósitos de la Compañía para evitar el pago de los derechos de importación; posteriormente vendían esos productos de acuerdo con los empleados de la misma compañía y eludían el pago de la alcabala(35).

En una forma aproximada Nelson calculó que el volumen comercial de la Compañía del Mar del Sur entre 1730 y 1739 fue de 5.500.000 libras esterlinas (unos 23.500.000 pesos). Revisando una contabilidad secreta (que contrastó con los manuscriptos Shelburne, de donde obtuvo el dato anterior) concluyó que en el mismo período la Compañía traficó por valor de 6 millones de libras y que los negociantes privados lo hicieron por 1.500.000 libras (en ambos casos se trata de estimaciones mínimas y suponen un total aproximado de 32.100.000 pesos(36)).

Tras la declaración de guerra en 1739, en la década de los 40 y los 50, Centro América, desde la bahía de Campeche hasta Costa Rica, se convirtió en una importante zona de comercio ilícito; otra fue la que se extendía desde el oeste de la región de Mosquito, a lo largo de unas 60 leguas de costa que iban desde Trujillo hasta Tres Puntas (región conocida con el nombre de Costa Norte). Belice se transformó en el centro de

extracción del palo campeche. Esta actividad se acentuó desde 1699 y en algunas épocas del año salían de Jamaica entre 50 y 60 navíos con esa dirección.

Durante la ocupación inglesa de La Habana (ocurrida en 1762), que se prolongó casi un año, 96 buques mercantes atracaron en su puerto, en lugar de un promedio de 3 al año, como venía sucediendo en épocas anteriores. La importación de productos supuso que se pagasen impuestos por valor de 400.000 pesos, en vez del promedio anterior de 30.000. Esta situación condujo a muchos comerciantes ingleses a sobredimensionar las posibilidades comerciales de las colonias españolas. A fin de dar a estas cifras un valor real, es necesario tener en cuenta la excepcionalidad del año, que puso fin a un período de guerra y por lo tanto presentaba la característica de expansión comercial propia de esas coyunturas.

Inglaterra quería utilizar a Florida como base de penetración en Nueva España, Luisiana y las islas españolas. Sin embargo, durante todo el período que se prolongó la ocupación inglesa de Florida, la balanza comercial fue negativa. A principios de la década de los 60 se interrumpió la llegada de buques españoles a Jamaica, Florida y otros puertos ingleses, a causa del accionar de la flota británica, lo cual provocó protestas de los comerciantes, que veían mermada su actividad. Dos ingleses, contemporáneos de los sucesos, dicen que el comercio español en Jamaica prácticamente desapareció en 1764, por la disminución de las exportaciones inglesas a la isla de Cuba en ese año. Atrás de esta actitud de la metrópoli británica, estaban las leyes de 1762 y 1763, que formaban parte de una vigorosa campaña del Parlamento contra el contrabando, mo-

tivada por la actitud de los colonos norteamericanos que habían abastecido ilegalmente, durante la última guerra, al enemigo francés con armas y alimentos. Sin embargo, en 1764 se cambiaron las órdenes y se permitió el comercio español con Jamaica, lo cual no significó un inmediato restablecimiento del mismo, ya que entre 1764 y 1769 Jamaica atravesaba la mayor depresión del siglo xviii(37).

A fin de estabilizar el comercio con España, Inglaterra propuso en 1763 que Dominica se transforme en un puerto libre. Esta medida coincidió con el establecimiento en la zona de otros puertos libres pertenecientes a terceros países. Si bien los españoles no los crearon, respondieron a estas medidas comerciales poniendo fin, en 1765, al monopolio gaditano.

La guerra de los Siete Años le permitió a Inglaterra la consolidación de sus posesiones centroamericanas, al tiempo que disminuía la presencia francesa en el Caribe. En 1777, con Gálvez como gobernador de la Luisiana, se recuperó Florida y se propinó un golpe importante al comercio inglés en el Golfo de México.

La presencia comercial británica había sido de gran importancia en el Río de la Plata. Desde tiempos de la conquista, la distancia con los puertos europeos fue suplida en parte por Brasil, lo cual explica, de alguna manera, la posterior actividad económica de los portugueses; esta situación se vio reforzada por la importancia creciente que adquirió Lisboa como puerto del comercio colonial. En la segunda mitad del siglo xviii Lisboa llegó a ser más importante que Cádiz. Entre 1765 y 1768 llegaron a Lisboa, provenientes de Brasil, 249 barcos; a Cádiz, entre 1765 y 1770 sólo llegaron 35 embarcaciones de

las Indias(38). La vía de Buenos Aires (que contaba en Colonia do Sacramento un magnífico punto de apoyo) era una ruta excelente para introducir productos ingleses, flamencos y franceses al Alto Perú, abasteciéndose por este camino incluso al Bajo Perú y Chile. El estudio en profundidad del comercio directo también permitiría, en algunos casos, conocer el surgimiento y desarrollo de algunas élites locales, como la de Buenos Aires, ciudad que durante mucho tiempo fue considerada prácticamente como una colonia portuguesa, debido al accionar comercial luso.

Al tiempo que importante ruta de extracción de la plata altoperuana, Buenos Aires fue cobrando importancia por los cueros que se extraían de su hinterland. En 1733, de un total de 380.818 cueros embarcados, casi la mitad, 184.505, lo fue de forma ilegal(39). La importancia creciente de Colonia la vemos reflejada en el hecho de que en 1761 la frota regresó a Lisboa con 4.000.000 de cruzados de plata, provenientes en su mayoría del mencionado enclave portugués(40).

Simultáneamente a las reformas de Carlos III, el ministro Pombal inició un movimiento de similares características en Portugal. A partir de este hecho, Gran Bretaña corría el peligro de perder el mercado del Río de la Plata, si la creación de compañías privilegiadas (una de las reformas ensayadas por los portugueses) tenía éxito.

Los holandeses.

La importancia de los intereses holandeses en Indias se desprende del hecho de que tanto Inglaterra como las Provincias Unidas entraron en la Guerra de Sucesión Española, entre

otras causas, debido a su preocupación por la evolución del comercio con Indias y al papel relevante que podría llegar a jugar Francia merced al Pacto de Familia. En este sentido es bastante sintomático que la primera operación militar de envergadura llevada a cabo por los aliados haya sido el ataque a Cádiz. En numerosas ocasiones, una de ellas en 1706, se comentó que los holandeses estaban armando embarcaciones que tendrían como destino final el Mar del Sur.

Centrando su actividad en Curaçao, "guarida de judíos" según el cónsul español en Amsterdam(41), los holandeses comerciaban con Venezuela y toda el área del Caribe, siendo sus principales objetivos los puertos de Río Hacha, Maracaibo y La Guaira, adonde llevaban textiles a cambio de plata, esmeraldas y perlas. En 1715 se estimaba entre 100 y 200.000 pesos el cargamento que en cada oportunidad llevaba la flotilla de 18 a 20 embarcaciones holandesas a Puerto Cabello. Hasta la fundación de la Compañía Guipuzcoana de Caracas llegaron a monopolizar el comercio del cacao y del tabaco venezolano, a tal punto que de los 65.000 quintales de cacao producidos anualmente en Venezuela, sólo 21.000 se exportaban legalmente a España, Veracruz, Santo Domingo y las Islas Canarias; el resto se comercializaba ilegalmente. También supieron establecer buenas relaciones con algunos grupos indígenas, como los caribes, que los ayudaban a internarse por el Guarapiche hacia los llanos orientales venezolanos(42).

Esta situación los llevó a participar en algunos acontecimientos políticos que tendieron a afirmar su posición en la región. Así fue como apoyaron el levantamiento de Andresote contra la Compañía Guipuzcoana, suministrando armas y municiones

a los negros sublevados. El aprovisionamiento de productos europeos a los mercados que abastecían estaba asegurado gracias al incesante tráfico que tenía lugar entre Amsterdam y Curaçao.

La preferencia holandesa por el comercio venezolano no quiere decir que no hayan traficado con otras regiones de la América Hispana, especialmente durante la segunda mitad del siglo xvii, que fue su mayor época de esplendor. En este sentido, resultó importante su presencia en el Río de la Plata.

Algunos problemas que plantea el estudio del comercio francés.

Si bien nuestro estudio se limita al comercio francés, centrándolo en el "espacio peruano"(43), algunos de los problemas que aquí se plantean pueden hacerse extensivos a la actividad comercial desarrollada por otras potencias europeas.

Señalemos en primer lugar la ausencia de estadísticas, ni fiables ni de las otras, lo que nos ha llevado a tener que confeccionarlas a partir de una documentación de lo más heterogénea y variopinta. En este aspecto nuestra gran apoyatura fue el magnífico trabajo realizado por el investigador sueco Dahlgren(44), verdadero pionero en el estudio del presente tema. Sin embargo, su trabajo resultaba insuficiente para poder medir el tráfico francés y sus consecuencias en el espacio peruano, ya que su obra fue totalmente realizada desde una perspectiva eurocentrista (gala en particular), a lo que hay que sumar una tendencia del autor hacia la historia diplomática, propia de la historiografía de principios de siglo. Pacientemente, barco a barco, he ido juntando los datos que posteriormente se han traducido en series y cuadros, con el fin de que el gran rompecabezas que tenía delante fuera cobrando sentido.

Y aquí es donde se presentan los problemas. Hay datos que provienen de fuentes francesas, o inglesas o españolas (tanto en su variante peninsular como americana). Hay datos de fuentes fiscales u oficiales y hay otros de origen privado. Hay cifras destinadas a escamotear información a los recaudadores fiscales (y que lógicamente tienen un sesgo negativo) y hay otras que se realizaron con fines propagandísticos (y presentan un sesgo positivo). Pero esto no es todo. Ante los huecos informativos que se manifiestan la primera tentación que surge es la de ponderar, promediar, extrapolar. ¿Pero cómo? ¿Siguiendo qué criterios? En relación con los metales preciosos (plata fundamentalmente) realizados por los franceses y con las cargas remitidas por ellos a América se podría pensar en ponderar el número de naves y el tonelaje de las mismas. Pero junto con el número de naves que se nos escapa y el tonelaje de muchas de ellas que no aparece son las mismas modalidades del tráfico las que nos limitan(45).

Una práctica muy usada por los marinos bretones, impulsores del comercio directo con el Pacífico, era el uso de los vivandiers (vivanderos o buques de abastecimiento), navíos de pequeño tonelaje (hasta no más de 200 toneladas) que acompañaban a los mercantes conduciendo víveres para los mismos, a fin de ampliar su capacidad de bodega. Estos barquitos no eran controlados por las autoridades portuarias francesas. Su uso no sólo permitía la ampliación de la carga, eran verdaderos almacenes flotantes. Pese a que nadie daría un ochavo por su integridad en medio del Atlántico, esos barquichuelos no sólo cruzaron el Océano, sino que doblaron el tormentoso Cabo de Hornos y penetraron en el Pacífico. Su fragilidad queda demostrada

por el hecho de que la mayoría de ellos, descalificada para emprender el regreso, era vendida en el Perú. Si bien nuestros datos al respecto no son concluyentes, creemos que en parte el negocio de los franceses se completaba con la venta de alguno de sus buques. En este sentido es necesario tener en cuenta que volver con las bodegas vacías o llenas de lastre resultaba antieconómico en un viaje de tal envergadura, y que el problema se agravaba por las mermas sufridas en las tripulaciones como consecuencia de las muertes acaecidas durante el viaje de ida y la estadía en las costas americanas, de las desertiones, etc. Y si de los mercantes tenemos pocos datos, de los vivandiers menos aún. Hay menciones de ellos, por las cuales los vemos en un segundo plano, moviéndose como entre sombras, llevando sus ricas cargazonas de uno a otro puerto. La siguiente es una de esas escasas referencias, se trata del navío "Saint-Jean-Baptiste", de 200 toneladas, su capitán Michel de Bourse:

"...y el fierro aunque se avia comprado a Don Jacinto Gardin quien trajo permiso de Vra. Mag.d pero no avia sido de la cargason de q. trajo permiso porque avia traído un pingue cargado fuera del navio de permiso y dho. fierro lo trajo de dho. pingue el qual se vendio, con permiso del Obispo Virrey, a Dn. Juan de Herrero y a Dn. Fran.co Morales quienes lo compraron al dho. Cap.n Don Jacinto Gardin en cinco mill pesos"(46).

La existencia de los vivandiers es una razón de peso más para no contabilizar el contrabando en función del tonelaje de los buques.

La respuesta comercial a las pesadas cargas fiscales del Antiguo Régimen era el fraude. Fraude que se daba no sólo en los territorios bajo la administración española sino también

en Francia y en el resto de los países europeos y que también juega en nuestra contra. Las operaciones no eran nada claras, ya que si se engañaba al fisco se pagaban menos impuestos.

La rentabilidad de los negocios con el Pacífico fue variando con los años. Es decir, que aun si hubiéramos contado con la información referente al volumen de las cargas exportadas, tampoco hubiéramos podido averiguar el monto de los beneficios, por la limitación recién señalada.

Para colmo, una costumbre muy corriente de la época era el cambio en el nombre de los navíos. Ya se tratara de presas enemigas a las cuales se les cambiaba la denominación, o de buques propios con un nuevo nombre a fin de ocultar a las autoridades el verdadero destino del próximo viaje, lo cierto es que en un documento pueden aparecer simultáneamente con cualquiera de sus dos, tres o más nombres. A esto hay que agregar la deformación que de sus nombres se hacía en la costa peruana, al adaptar a la grafía española la pronunciación francesa, o al traducir al castellano el significado de los nombres de las embarcaciones galas. La consecuencia directa de esto es un caos que bien puede llevar a la repetición en la contabilidad de las naves o bien a la exclusión de alguna, por pensar que se trataba de un mismo barco y en realidad eran dos distintos con el mismo nombre. Contar con el nombre del capitán es de gran ayuda para no incurrir en estos errores.

El modo de comerciar de los franceses también dificulta la confección de estadísticas fiables de los retornos. Muchas veces los comerciantes galos vendían sus productos a crédito, como un modo de paliar la iliquidez americana. Esto suponía que una porción del dinero producido por la venta de las merca

derías que se habían llevado en un navío se remitiera a Francia en otro u otros posteriores, con lo cual, en el momento de la arribada a sus puertos de origen sólo se declaraba la parte perteneciente al navío en cuestión y generalmente no se incluían los caudales pertenecientes a otras embarcaciones.

Una manera de reducir estos baches informativos es mediante la consulta de fuentes privadas. En los libros de contabilidad, en los papeles de los comerciantes, creemos que se encuentran las claves para algunas respuestas aún hoy confusas, ya que en ese tipo de documentación el mercader (o sus empleados) era lo suficientemente riguroso como para poder fiarnos de sus cálculos. Lamentablemente esto presenta una serie de dificultades, debidas en su mayor parte a la dispersión de los repositorios que guardan documentación de esta índole, unido muchas veces a las dificultades que ponen sus dueños para poder consultar sus archivos privados.

Otra cuestión que se plantea es la del cambio del dinero. Parte de los datos viene dada en piastras (pesos de a ocho según la terminología francesa) o en marcos, lo que no presenta grandes problemas, pero otra viene indicada en libras tornesas (cuando no en otras monedas extranjeras). Mientras que la libra tornesa era una moneda de cuenta, las piastras peruanas eran dinero en metálico. Esto hacía que la conversión de la plata (amonedada o no) a libras estuviera determinada por la relación de acuñación oficial, pero también, y al mismo tiempo, por las cotizaciones del mercado, determinadas por la oferta y la demanda. Y serán las diferencias en los tipos de cambio los que provoquen el movimiento del metal precioso en los diferentes mercados.

En primer lugar digamos que entre 1689 y 1715 se produjeron unas 40 revaluaciones en el valor de la libra tornesa. En la ceca de La Rochelle se produjeron los siguientes movimientos en su cotización:

- del 24/x/1703 al 31/x/1704 32 libras por marco de plata.
- del 1/xi/1704 al 1/xi/1705 33 l. 4 sueldos 2 denarios por id.
- del 1/xi/1705 al 29/i/1706 33 l. 10 s. por id.
- del 29/i/1706 al 28/v/1706 33 l. 11 s. por id.(47)

Todos los valores son oficiales y corresponden a promedios de operaciones realizadas entre las fechas mencionadas. En segundo lugar, la cotización de la plata en Saint Malo era sumamente variable, debido a las continuas llegadas de plata peruana. Esto último se recoge en el cuadro 1.1.

Si bien hay equivalencias entre ambas monedas, éstas difieren según cual sea su órbita de aplicación, debido a las razones más arriba expuestas. Y aquí dejamos de lado la diferencia de precios que existía en el cambio a ambos lados de los Pirineos, dada la preferencia que había en Francia por la moneda española. No se pagaba, en el mismo momento, una idéntica suma de dinero por un marco de plata en el puerto de Saint Malo que en la ceca de Rennes, y esto por poner un ejemplo. Las diferencias podían ser grandes. Había también variaciones en los precios dentro de una misma ceca. El metal precioso modificaba su cotización según se tratara de vajilla (era por lo que menos se pagaba), moneda (pesos o reales) y piñas o barras (lo que más se cotizaba). De todas formas, y hasta hallar una solución más satisfactoria para el tema he decidido manejar una equivalencia de un peso igual a cuatro libras tornesas. Otros

Cuadro 1.1.: Valor del marco de plata en Saint Malo.
Equivalencia del marco de plata en libras tornesas, sueldos y denarios.
1 marco de plata = 8,5 pesos.

1710	3/i	32,10	1714	20/x	34,10
	18/ii	33,10		31/x	34
	10/vii	33,15		7/xi	33,10
	25/viii	34		30/xi	36
	11/x	34,10	1715	28/ii	32
	24/x	35		31/v	28,10
	24/xi	35,10		21/vi	28
1711	30/i	36		1/vii	28,10
	7/ii	35,15		28/viii	28,15
	2/iii	36,10		31/viii	27,10
	14/iv	36,15		29/ix	27,10
	24/iv	37		31/xii	28
	29/vii	37,2,6	1716	7/i	31,5
	2/ix	37,10		15/iii	31,10
	11/xi	37,10		23/iv	32
	11/xii	37,3		4/vii	31,15
	24/xii	37,5		31/vii	32
1712	22/v	37,15	1717	3/ii	31,10
	15/iv	37,5		ii	31,10
	30/ix	37,12	1718	i	31,10
	1/x	37,10		vii	40,2/5 (billete)
	12/xi	37,12	1719	i	40
	31/xii	37,15		ix	48 (billete)
1713	i	38	1720	ii	60
	ii	38		iv	70
	27/iii	38,17		vi	80
	31/iii	38,15		viii	120
	iv	38,5		ix	90
	ix	38,5		x	78
	x	38		xii	63
	xi	38,5	1721	i	63
	xii	38,5	1722	i	63
1714	5/ii	39,10	1723	ix	68
	23/ii	40	1724	i	68
	28/ii	39,15		iv/	49
	31/iii	40		x	40,14
	20/vii	36	1725	i	40,14
	31/vii	34,15		vii	40,9,4
	ix	34	1726	ii	34
	x	34		vi	44
	16/x	34,10		26/vii	46,18
	17/x	34,5			

Los datos hasta el primer valor, inclusive, de 1717 corresponden a los valores de los libros de cambio de los negociantes; de ahí en adelante los valores se obtienen siguiendo el Libro de Cambios del Rey.

Fuente: BNP Mss. Fr. 8977, ff. 147 a 148v

autores han empleado equivalencias de 3 libras o 3 libras y 10 sueldos, pero prefiero trabajar con un error por defecto que con otro por exceso.

Otro factor a tener en cuenta es el de las pacotillas embarcadas por los oficiales y marineros. Se permitía a la tripulación, de acuerdo con su rango, subir a bordo una determinada cantidad de mercaderías, que luego serían vendidas en los puertos de destino. Casi nunca las declaraciones de los armadores incluían los retornos en concepto de pacotillas, que muchas veces alcanzaban volúmenes importantes. Este problema provocó frecuentes roces entre los armadores y los oficiales, tal como lo expresa la siguiente protesta de la Compañía de Indias de Saint Malo, que aunque no se refiera al caso específico del comercio con el Mar del Sur, ejemplifica muy bien lo que queremos decir.

"La Compagnie de S.t Malo perdra son Commerce si elle continue d'envoyer un grand nombre d'Off.ers sur ses V.aux et de leur donner des permissions d'embarquer des marchandises; autre qu'ils en introduisent en France une grande quantité de deffendues qui ruinent les manufactures. Ils frustrent encore la compagnie des 10 p.% de la vente. Il se plaint de l'indépendance des Off.ers des V.aux a S.t Malo qui ne sont capables d'aucune négociation, et il demand des ordres, et l'autorité nécessaire pour les obliger, et ceux qui iront faire commerce aux Indes a agir de concert avec les Directeurs de la Compagnie pour le bien commun"(48).

Cuando el producto de la venta de pacotillas era enviado a las cecas para su acuñación, en general, no se retenía el 50% aplicado a los retornos de los armadores. Este supuesto ocurrió con los retornos efectuados por la escuadra de Chabert en 1709(49).

A Diego Brunet, grumete del navío "Saint-Jean" se le decomisaron 150 pesos (unas 600 libras tornesas) de bagatelas, compuestas por una docena de roseadores, algunos vidrios pequeños, "una caterva de anillos, votones y sortijas de piedras falsas engastadas en cobre y peltre", cintas y algunas otras cosas de un valor similar(50).

Teóricamente, los permisos para embarcar pacotillas eran por poco dinero, aunque la mayor parte de las veces esto se pasaba por alto. El armador del navío "Hermione" autorizó a un teniente a embarcar 12.000 libras de pacotillas; sin embargo, llevó 200.000 (la carga total del navío era de 1.000.000 de libras tornesas), lo que a su regreso le significó más de 500.000 libras(51). El fraude aumentaba en el momento del retorno, al desembarcar el oficial furtivamente el producto de las ventas sin que los armadores pudieran conocer el monto total en forma exacta. Si a esto sumamos las pacotillas embarcadas y vendidas por el resto de la tripulación podemos pensar en cifras realmente importantes. Al regreso de la "escuadra" de Chabert a Port Louis se declararon 10.255.032 libras tornesas como provenientes de la carga de los navíos y 1.396.554 libras en concepto de pacotillas. Esto significaba algo más del 10% de los retornos, siempre y cuando ambas declaraciones fueran correctas (52). El intendente de Bretaña escribía que la carga de 4 navíos que habían retornado del Mar del Sur era de 1.900.000 pesos, sin contar la parte correspondiente a oficiales y marineros, que pensaba sumaba cerca de un millón de pesos(53). Al regreso del navío "Solide", el retorno declarado en concepto de pacotillas apenas ascendió al 0,5%. Hay que tener en cuenta, sin embargo, que se trataba de la declaración oficial y sólo

comprendía las mercaderías suministrada a oficiales y tripulación por los armadores, excluyendo toda aquella embarcada por cuenta y riesgo por parte de aquellos. Los 928 pesos 3 reales retornados como pacotilla se repartieron de la siguiente manera:

- El capitán 315 p 7 r
- El 2º capitán 234 p 3 r
- El director del navío . 161 p 6 r
- El 2º teniente 48 p
- El capellán 14 p
- Un oficial 38 p 7 r
- Un oficial 11 p 3 r
- Un oficial 61 p 6 r
- Un oficial 27 p
- Un oficial 16 p(54)

Por otra parte, la consulta de fuentes literarias, como el Robinson Crusoe, nos proporciona datos de una naturaleza totalmente diferente, relativos a las ganancias obtenidas por la venta de las pacotillas, que en este caso ascendieron al 750%, si bien las circunstancias eran bastante excepcionales. El capitán de un barco le ofreció a Robinson Crusoe que lo acompañara en su viaje y que llevara consigo algunas cosas para comerciar. Así fue como:

"Emprendí viaje con él llevando conmigo una modesta pacotilla que, gracias a la desinteresada probidad de mi compañero aumentó considerablemente. Había comprado por valor de cuarenta libras las baratijas y chucherías que el capitán me aconsejaba llevar...Traje de regreso cinco libras y nueve onzas de oro en polvo a cambio de mis pacotillas, y ello me reportó en Londres no menos de trescientas libras"(55).

En conclusión, el dinero introducido en concepto de pacotillas, puede corresponder, de acuerdo a una estimación prudente, a una suma que oscilaría entre el 20 y el 50% de lo retornado por los armadores. De todas formas, las fuentes que he manejado no abundan en el tema y para corroborar lo dicho habría que hacer otro tipo de constataciones.

Si bien en nuestro estudio nos ocupamos exclusivamente del comercio francés en el Pacífico Sur americano, es conveniente anotar que éste no se desarrolló exclusivamente en el espacio peruano, sino que su órbita de influencia alcanzó prácticamente a todas las Indias españolas. Dejando de lado al comercio desarrollado con motivo del asiento de negros por la Compañía de Guinea, lo cierto es que la ofensiva gala se planteó como una operación de gran envergadura, con varios frentes de penetración, siendo los principales la costa peruana y Vera cruz, lo que mostraba claramente las apetencias de metálico que tenían los franceses. En este sentido Cartagena y el Caribe fueron frentes secundarios, aunque no por eso menos importantes, si dejamos de lado el comercio con las islas caribeñas bajo control colonial francés.

Los centros de redistribución más importantes eran Martinica y Santo Domingo, llegándose a comerciar desde este último lugar con Portobelo, para desde allí llevar productos europeos al Perú. En un principio la presencia francesa fue mayor en el Atlántico que en el Pacífico, tal cual se desprende de un memorial presentado a la corte en 1702 por el Consulado de Sevilla, que dice:

"Continuaron /los/ franceses el trafico de...sus ropas en toda la America, y especialmente en los Puertos de

la Veracruz, S.ta Martha, Cartagena, y Portovelo...y de la Havana".

En 1702 retornó a Saint Malo un navío proveniente de Portobelo, con 108.000 pesos en oro. Dos meses más tarde atracó otro con 100.000 pesos, después de haber tocado tierra en Caracas, Santa Marta, Portobelo y luego Santo Domingo. Los franceses se dedicaban a comprar grandes cantidades de azúcar en La Habana e inclusive adquirían tabaco. En el mismo memorial se acusaba a los gobernadores de Veracruz, Portobelo y Santa Marta por su complicidad con los comerciantes extranjeros. Se hablaba también de una compañía comercial llamada de Isla Vaca, dirigida por M. de Galifot, comandante en Santo Domingo, y M. de Lepagne. Dicha compañía operaba desde Martinica y Pitiguaro (56).

En tales circunstancias el Consulado de Sevilla se hallaba consternado,

"à causa de las innumerables introducciones de mercaderías de todos generos, que han hecho, y estan executando actualmente con horroroso exceso Navios Franceses en el Puerto de el Callao, y todos los demas de el Mar del Sur, Chile, Cartagena, Puertovelo, Santa Marta, la Vera Cruz, y en todos los demas de la America"(57).

Todo este movimiento provocó que a Veracruz llegaran, entre 1701 y 1707, al menos 50 navíos franceses, distribuidos del siguiente modo:

1701	-	1 navío
1703	-	3 navíos
1704	-	2 navíos
1705	-	10 navíos

1706 - 13 navíos

1707 - 21 navíos(58).

Otro elemento de juicio que apunta en el mismo sentido es que los directorios de la Compañía del Mar del Sur y de la Compañía de Santo Domingo, ambas fundadas por el ministro Pontchartrain en 1698, estaban compuestos por aproximadamente los mismos e importantes personajes del mundo de las finanzas y la nobleza francesa, lo cual nos vuelve a hablar de un plan coherentemente trazado, en el sentido de "conquistar" comercialmente la América española. Esta situación sirvió para retomar una vieja iniciativa, emanada de la Lande-Magon y del ministro Pontchartrain en 1692, que se proponía utilizar a Santo Domingo como base para comerciar con Cuba y el resto de las colonias españolas. Inclusive el 1 de octubre de 1698 el rey galo autorizó, mediante el correspondiente decreto, a la Compañía de Santo Domingo a comerciar con las colonias españolas situadas entre el Golfo de México y "las costas del norte de la América Meridional", pese a la prohibición que pesaba sobre todos los habitantes de las islas franceses de comerciar con los enclaves coloniales de España. Jean-Baptiste Ducasse, que había sido puesto bajo la dirección de la Compañía de Santo Domingo, escribía el 1 de marzo de 1699:

"La compagnie doit aussy avoir des noirs pour la traite furtive et pour enfourrir à l'assiento comme le faut les Anglais et les Hollandais affin d'entrer en l'isle (Cuba) pour en retirer l'argent des Indes. Je suis recuilli sur les moyens d'avoir des noirs des étrangers j'auray une connaissance entière des espèces de marchandises nécessaires et je serai rempli de tous les objets qui peuvent concourir ou bien de ce commerce et à l'établissement de la colonie".

Como vimos anteriormente, no fueron sólo los franceses quienes intentaron establecerse en la América hispana. La británica Compañía de Escocia pretendió hacer otro tanto en 1698 mediante la puesta en práctica de un ambicioso plan que incluía la fundación de un asentamiento en el Darien(59).

Algunos datos recogidos en archivos franceses me permiten adelantar que la rentabilidad de los negocios en México debía ser similar a los del Mar del Sur. La fragata "Gaillarde" retornó de Veracruz, a principios de 1705, cargada con 150.000 pesos en plata y 350 cajones de cochinilla, a cuenta de franceses y españoles(60). Un año después, y con el mismo origen, retornaron el "Patriarche" con 400 o 500.000 pesos y el "Conventry" con más de 67.000 pesos pertenecientes a mercaderes españoles(61).

La llegada en 1706 de 10 navíos franceses a Veracruz provocó el mismo revuelo y las mismas reacciones que las que provocaba un hecho de similares características en el Perú. El movimiento surgió de los comerciantes de México y del Consulado de Comercio, pero lo más probable es que allí existieran las mismas conexiones que en el sur(62). Inclusive, a principios de 1712 (el 21 de enero concretamente) se otorgó al francés Antonio Daire, de parte de Felipe V, permiso para pasar a Veracruz conduciendo un navío cargado con 300 toneladas de ropa para vender(63). Uno de los productos que los franceses llevaron a Veracruz era mercurio de Alemania, lo que motivó una gran preocupación por parte de los miembros del Consulado de Sevilla(64). El mismo consulado afirmaba que hasta 1707 "pasan de ciento y ochenta y seis Baxeles los que an llegado a Cartaxena, Puerttovelo, Santa Martta, y Rio de la Acha..."(65). Es-

to nos lleva a plantear, insistiendo en lo dicho por Carrière, la necesidad de estudiar el comercio francés con toda América, ya que junto con la importancia de conocer la influencia que las Indias tuvieron en la Francia del siglo xviii, podríamos establecer comparaciones útiles sobre las implicancias de este tráfico en las distintas regiones americanas.

Por todo lo dicho anteriormente parecería que el estudio que queremos realizar es utópico e inalcanzable. Creemos que no. Sin caer en la utopía de pensar que llegaremos a conclusiones definitivas ni en el derrotismo de aquel que adelanta muy a priori que es imposible conocer las cifras del contrabando, estimamos que nuestro aporte servirá para ir conociendo mejor estos temas y ofrecer una aproximación del movimiento comercial que nos dé una idea de su funcionamiento lo más exacta posible. Las páginas siguientes serán las encargadas de corroborar lo dicho. De todas formas, lo que de aquí en adelante se exponga son sólo conclusiones parciales de una investigación más amplia todavía en marcha.

NOTAS AL CAPITULO I.

- 1.- Ver de J. Bhagwati y B. Hansen, "A theoretical analysis of smuggling".
- 2.- El indulto era un tributo extraordinario percibido por la corona española. Podía ser individual o colectivo. En el caso de los navíos que retornaban a Francia desde las costas peruanas se les cobraba entre el 4 y el 6% de los retornos en metálico.
- 3.- Arthur L. Cross, Eighteenth Century Documents Relating to the Royal Forests, the Sheriffs and Smuggling, pp. 22/26.
- 4.- BNM, Ms. 20271.
- 5.- Carta del marqués de Grimaldo del 2/viii/1717, ANP Mar B1 18, ff. 82v y 174v.
- 6.- M^a. E. Rodríguez Vicente, El Tribunal del Consulado de Lima en la primera mitad del siglo XVII, p. 259.
- 7.- B. Mitre, Historia de Belgrano, t. I, pp. 44/55.
- 8.- D. Barros Arana, Historia general de Chile, t. V, p. 559. En H. Kamen, La guerra de Sucesión en España, p. 168, también se pueden encontrar conceptos semejantes, al igual que en la obra de numerosos autores latinoamericanos contemporáneos.
- 8bis.- El trabajo de W.A. Cole, "Trends in Eighteenth-Century Smuggling", trata de averiguar, a partir de las estadísticas oficiales, las cifras del contrabando de un solo producto, en este caso el té, para luego aplicar las cifras al conjunto de la balanza comercial. De momento, dadas las limitaciones de la Historia económica de temas latinoamericanos, es imposible aplicar su método.
- 9.- Victoria Sorsby, "British Trade with Spanish America under the Asiento (1713-1740)". Ver también de Arthur S. Aiton, "The Asiento Treaty as Reflected in the Papers of Lord Shelburne"; y de Elizabeth Donnan, "The Early Days of the South Sea Company, 1711-1718".
- 10.- M^a. E. Rodríguez Vicente, El Tribunal..., pp. 254/7.
- 11.- Vera Lee Brown, "Contraband Trade: A Factor in the Decline of Spain's Empire in America", p. 179.
- 12.- Allan Christelow, "Great Britain and the Trades from Cadiz and Lisbon to Spanish America and Brazil, 1759-1783"; sobre las opiniones de los mercaderes franceses favorables a las flotas ver de Andre Lesort, "Les transactions d'un négociant malouin avec l'Amérique espagnole (1719-1721)".
- 13.- "Informe sobre el verdadero estado del comercio del Perú,

- luego que se abandonó el sistema de Galeones y se lo cambió por los "Navios sueltos de Licencia", desde Cádiz a los puertos del Mar del Sur por el Cabo de Hornos", 1751?, BPM-MA, t. I, Ms. 2816, ff. 135 y 135v.
- 14.- En el informe citado en la nota anterior leemos: "El Contrabandista extranjero no tiene estos desfalcos, pues lleva sus Mercaderías desde las Fabricas, sin más coste que el de una chica y mala embarcación ynfelizmente tripulada", f. 137v.
 - 15.- Allan Christelow, "Contraband Trade between Jamaica and the Spanish Main, and the Free Port Act of 1776", pp. 332/3 y del mismo autor, "Great Britain...", pp.3/4.
 - 16.- E. M. Lobo Lahmeyer, Aspectos da actuação dos Consulados de Sevilla, Cádiz e da América Hispânica na evolução económica do seculo XVIII, p. 11.
 - 17.- Un excelente planteo de las tensiones existentes entre los comerciantes instalados en América con los de Andalucía lo encontramos en la obra de Geoffrey Walker, Política española y comercio colonial, 1700-1789.
 - 18.- E. M. Lobo Lahmeyer, Aspectos da actuação dos Consulados ..., p. 11.
 - 19.- Ibid., p. 13.
 - 20.- Manuel Moreyra y Paz Soldán, El Tribunal del Consulado de Lima.
 - 21.- Vera Lee Brown, "The South Sea Company and Contraband Trade", pp. 665 y 668.
 - 22.- "Mémoire touchant le commerce des Indes occidentales, par Cadix (1691)", en H. Sée, "Documents sur le commerce de Cadix", p. 490.
 - 23.- AHN, Estado 4571¹.
 - 24.- Dolores Bonet de Sotillo, El tráfico ilegal en las colonias españolas, pp. 23/4.
 - 25.- Georges Nelson, "Contraband Trade under the Asiento, 1730-1739", p. 57.
 - 26.- V.L. Brown, "Contraband Trade...", p. 181.
 - 27.- V. Sorsby, "British Trade...", p. 242.
 - 28.- G. Walker, Política española..., pp. 110/14.
 - 29.- V.L. Brown, "Contraband Trade...", pp. 181/3.
 - 30.- A. Christelow, "Contraband Trade...", p. 313.
 - 31.- Ma. Dolores García Molleda, "El contrabando inglés en América. Correspondencia inédita de la factoría de Buenos Aires", p. 354.
 - 32.- V.L. Brown, "Contraband Trade...", pp. 181/3.
 - 33.- A. Aiton, "The Asiento Treaty...", p. 175.
 - 34.- G. Nelson, "Contraband Trade...", p. 62.

- 35.- V. Sorsby, "British Trade...", p. 76.
- 36.- G. Nelson, "Contraband Trade...", pp. 63/4.
- 37.- A. Christelow, "Contraband Trade...", pp. 314 a 329.
- 38.- A. Christelow, "Great Britain...", p. 17.
- 39.- A. Aiton, "The Asiento Treaty...", p. 175.
- 40.- A. Christelow, "Great Britain...", p. 5.
- 41.- BPM-MA, t. XIII, Ms. 2827, f. 215v.
- 42.- Eleazar Córdova-Bello, Compañías holandesas de navegación, agentes de la colonización neerlandesa, pp. 55/7.
- 43.- En lo referente al espacio peruano seguimos la definición de C.S. Assadourian, ver "Chile y Tucumán en el siglo XVI. Una correspondencia de mercaderes", y especialmente "Sobre un elemento de la economía colonial: producción y circulación de mercancías en el interior de un conjunto regional" y "La producción de la mercancía dinero en la formación del mercado interno colonial".
- 44.- La obra de Dahlgren fue pionera en este campo de la investigación. Entre sus importantes obras dedicadas al tema se cuentan: "Abbé Noel Jouin"; "Le Comte Jérôme de Pontchartrain et les armateurs de Saint Malo"; "Voyages français à destination de la mer du Sud avant Bougainville (1695-1749)" y Les Relations Commerciales entre la France et les côtes de l'océan Pacifique, esta última obra llega sólo hasta la firma de la paz de Utrecht, según parece, el tomo II se encuentra en forma manuscrita en la biblioteca de la Universidad de Rennes y aún no lo he podido consultar; luego escribió "L'Expedition de Martinet et la fin du commerce français dans la mer du Sud".
- 45.- En el apéndice 2º de La guerra de Sucesión..., p. 429, H. Kamen se ocupa del problema del cálculo del volumen del tráfico comercial marítimo utilizando el tonelaje de los buques; acuerdo con sus conclusiones.
- 46.- Informe de Munarriz, Lima 28/x/1715, AGI, Lima 480.
- 47.- ANP G7 1419.
- 48.- Petición de la Compañía de Saint Malo del 15/ii/1716, ANP Mar B1 14, f. 4v.
- 49.- ANP G7 188.
- 50.- Juicio de residencia de Calvo de la Torre, AGI EC 550, f. 9.
- 51.- ANP G7 196.
- 52.- Etienne Dupont, L'Aumônier des Corsaires, l'abbé Jouin (1672-1720), p. 105.
- 53.- Carta de Fernand, intendente de Bretaña, en G. de la Villastreux, "Journal d'un navigateur malouin sous le règne de Louis XIV", p. 163.

- 54.- ANP V7 13, N^o55.
- 55.- D. Defoe, Vidas y extrañas y sorprendentes aventuras de Robinson Crusoe, escritas por él mismo, t. I, pp. 34/5.
- 56.- AGI IG 2716, N^o19.
- 57.- Acuerdo del Consulado de Sevilla del 5/viii/1707, AGI IG 2720.
- 58.- AHN Estado 319, "Razón de los Navios Franceses que an en trado en el Puerto de Veracruz desde el año de 1701"; Acuerdo del Consulado de Sevilla del 28/iv/1707, AGI IG 1751 y H. Kamen, La guerra de Sucesión..., pp. 167 y 185, n. 25.
- 59.- C.-F. Lévy, Capitalistes et Pouvoir au Siècle des Lumières, t. I, pp. 139 a 154.
- 60.- ANP G7 185.
- 61.- ANP G7 186.
- 62.- ANP Mar B2 196, ff. 105/7.
- 63.- AGI IG 274.
- 64.- Acuerdo del Consulado de Sevilla del 5/viii/1707, AGI IG 2720.
- 65.- Acuerdo del Consulado de Sevilla del 10/v/1707, AHN Estado 319 y AGI IG 1751.

CAPITULO II: FRANCIA.

Es a fines del siglo xvi cuando los imperios coloniales, anteriormente protegidos por la distancia de las potencias europeas rivales, comienzan a ser vulnerables, gracias, sobre todo, a los avances de la navegación oceánica. Estos avances fueron visibles a partir de la guerra de la Liga de Aubsburgo, y en los años de paz posteriores. Una de las potencias que se lanzó a la reconquista del Nuevo Mundo fue Francia, que, sin embargo, a principios del siglo xviii estaba pasando por una situación bastante oscura. Se vivía en medio de un desorden financiero, con un creciente déficit fiscal, afrontando diariamente la creación de nuevos impuestos, con una miseria generalizada, una atroz penuria en el campo y una gran desorganización administrativa.

La financiación de las sucesivas guerras de Luis XIV supuso el aumento del déficit fiscal. La recaudación de impuestos, provenientes en su gran mayoría del comercio, disminuyó notablemente. Entre 1688 y 1691 el gobierno obtuvo de los recaudadores 66 millones de libras tornesas, suma que en 1703 se redujo a menos de 50 millones. En 1709 los recaudadores se negaron a hacerse cargo de las recaudaciones, aunque éstas les fueran entregadas a bajo precio.

Se produjo entonces un verdadero colapso de la circulación de dinero en metálico, provocado entre otras por las siguientes causas: 1) retirada de la circulación de gran cantidad de oro y plata, por parte de Holanda, debido a la subvaloración de los metales preciosos y la moneda en Francia; 2) escasez de divisas de oro y plata en relación con el volumen del comercio

y 3) política fiscal del gobierno. Todo eso llevó a una reducción del circulante(1). La necesidad de metálico, constante en todo el período que nos ocupa, fue, como veremos más adelante, una de las razones que ataron de pies y manos a las autoridades francesas en su política de represión del contrabando que sus navíos desarrollaban en América.

Pese a la coyuntura que atravesaba Francia había una preponderancia gala en el abastecimiento de flotas y galeones que garantizaban la llegada de productos europeos a las colonias españolas de América. Como se dijo más arriba, la intermediación de España se buscaba ante la imposibilidad de comerciar en forma directa con las colonias. Los productos franceses iban de Saint Malo, Bayona o Marsella en dirección a Cádiz, para desde allí seguir viaje al Nuevo Mundo. La importancia del comercio americano la recogemos en el hecho de ser la plata originaria de México y Potosí la que, junto con el precio de los cereales y de las principales materias primas, determinaba la marcha de las ferias internacionales de Burdeos y Beaucaire o de las regionales de Pézenac y Montagnac, entre otras(2).

La situación particular de Bretaña no era mucho mejor. Eran frecuentes las quejas de los comerciantes sobre el estado en que se hallaban los artesanos, impedidos de pagar la capitación y otras tasas por la falta de trabajo, lo que los estaba arrojando, según sus palabras, a la mendicidad. La potenciación del comercio americano significaría una inyección de vitalidad para la economía francesa, que se iba a beneficiar del mismo, "descargando al Reino de sus manufacturas". Según los comerciantes que trataron de impulsar este comercio las compañías monopolísticas, favorecidas por la protección estatal, eran

grandes enemigas de una empresa tan favorable al interés de la comunidad. Uno de los principales peligros del accionar de estas compañías, al decir de uno de los comerciantes afectados por su competencia, era la importación de manufacturas extranjeras que destruían las domésticas. Este era el juego, por ejemplo, de la Compañía de la China y del Oriente(3).

Entre los mercaderes partidarios del comercio libre figuraban los comerciantes bretones (especialmente malvinos), que compitieron con el grupo "negrero" (con centro en La Rochelle, Dieppe, Rouen, Le Havre y a veces en el mismo Saint Malo) en tratar de penetrar con sus mercaderías en las celosamente guardadas colonias del rey de España. Ambos grupos contaron con la colaboración de un importante sector de capitalistas, que incluían a los más poderosos de Francia. Un nexo importante entre ambos grupos fue Eon de la Villebague, comerciante malvino y representante del negrero portugués Luis Martín(3bis).

Los puertos.

A fines del siglo xvii y a principios del siguiente había un gran número de embarcaciones surtas en el puerto de Saint Malo, otrora dedicadas al corso, que se estaban pudriendo en los muelles, como consecuencia de la temporada de paz que se vivía. Después de la firma del tratado de Rijswick se calculaban en más de 163 las naves ancladas en dicho puerto(4), sin nada que hacer.

Para remediar esta situación se propuso al rey de Francia enviar algunas naves a comerciar a zonas que estaban bajo la concesión de las compañías de Guinea y del Senegal, y hacer la trata negrera. En concepto de reparación se abonaría a las men

cionadas compañías el 5% de los retornos(5). Otra posibilidad consistía en ir a colonizar algunos enclaves despoblados en el Imperio español. La situación de inactividad de la flota de Saint Malo fue uno de los motores fundamentales de la expansión comercial francesa en América. Expansión comercial que vio la luz antes del cambio de dinastía en España y que si bien creció al amparo de la mancomunidad familiar borbónica, esto mismo fue una gran limitación en los intentos de sometimiento que se tramaron sobre las colonias hispanoamericanas. Ya en 1692 La Lande Magon estudiaba con Pontchartrain la posibilidad de establecerse en las costas de Santo Domingo, para desde allí comerciar con las Indias y evitar de esta manera la intermediación española(6). Los pactos con España obligaron a Francia a mantener una legalidad que si bien significaba algunas ventajas también ataba a Luis XIV en sus políticas expansionistas. Gracias a eso, ni las lejanas costas magallánicas ni la despoblada isla de Juan Fernández, cuna de Robinson Crusoe, se convirtieron en colonias francesas, ni en nuevas Jamaicas o Curaçaos.

En la época de Luis XIV Saint Malo se encontraba entre los primeros puertos de Francia, tanto por el número de sus grandes barcos (posible por la profundidad de su rada) y la riqueza de sus armadores. En un año corriente de paz, como el de 1686-1687 el comercio de corta distancia representaba el 25% del tráfico de Saint Malo, el de media el 35% y el de larga distancia el 40%. En este sentido es muy importante el comercio triangular ejercido entre el Atlántico Norte (Terranova y Saint Malo) y el Mediterráneo (Marsella)(7).

En esta nueva actividad comercial se tejieron estrechos

lazos de intereses entre los comerciantes de Saint Malo y los de Marsella. A través de la contabilidad de los hermanos Bruny, de Marsella, se descubre un gran número de malvinos que figuraban en operaciones realizadas en el Mediterráneo, y viceversa.

Entre los primeros encontramos a:

La Balue-Magon	G. Eon
La Baronnie-Eon	J. Gaubert
N.-A. Baude	A. Jolif
J.B. Bécard	La Lande Magon
Beauchesne-Picat	Le Matte-Astier
F. Bindaux	Vda. de Nouail e hijos
La Chipaudière-Magon	Présmenil-Picot
Duremont-Trublet	Vda. de la Polissade-Gautier(8)

Saint Malo se convirtió rápidamente en el centro del nuevo tráfico. Bretones (y especialmente malvinos) fueron los barcos, las oficialidades y las tripulaciones que viajaron al Mar del Sur, y también bretones (aunque en menor medida) fueron los capitales que financiaron estas expediciones.

No hay que olvidar el intenso movimiento marítimo que existía entre Saint Malo y Cádiz, lo cual también explica el gran conocimiento que tenían los malvinos de los mercados y de los mercaderes americanos. Entre los antecedentes que podemos mencionar de esta relación vale la pena consignar el caso de la flota de 1658 que se vio forzada a atracar en Canarias, donde desembarcó gran parte de los caudales y de su carga. Ante las dificultades existentes para transportar la carga a España a causa de la guerra, un comerciante francés, llamado Furnes, que tenía intereses en la flota se ofreció a transportar gran parte de la carga. Su oferta fue aceptada y así fue como condu

jo en la fragata "Saint-Jean" 650.000 escudos en plata y una gran cantidad de mercaderías muy valiosas, de las Canarias a Saint Malo. La parte correspondiente a la corona española fue transportada posteriormente a Cádiz(9).

Desde 1705 el cargo de comisario de la marina en Saint Malo perteneció a Jean Baptiste Lempereur, quien se convertiría en el principal personaje encargado de mantener el comercio americano dentro de los límites fijados por los reglamentos reales y la siempre cambiante interpretación de los mismos hecha por el ministro de la marina, Pontchartrain.

Uno de los más importantes comerciantes de Saint Malo dedicados al comercio americano fue Noël Danycan, sieur de l'Épine, que hacia 1710 disponía de una fortuna que oscilaba entre los 25 y los 30 millones de libras tornesas, fortuna colosal si tenemos en cuenta que una de las más poderosas familias de Nantes, los Bouteiller, no pasaba de los 5 o 7 millones, incluidas sus plantaciones coloniales(10).

Danycan no sólo se beneficiaba de su posición comercial sino también de sus buenas relaciones familiares con el poder. En 1704 su primogénito se casó con una sobrina del ministro Pontchartrain, y su hija mayor con Charles Huchet de la Bédoyère, procurador general del Parlamento de Bretaña. Dos años más tarde casó a otra hija suya con el hijo del embajador de Francia en España y miembro del Consejo de Comercio, Michel Jean Amelot(11). Todos estos datos y otros que he obviado comentar colocan a Danycan en la órbita del gran financiero Crozat, que a su vez estaba amparado por la familia de Pontchartrain, los Phélypeaux, que compartía con la familia Colbert gran parte del poder en Francia(12).

En Saint Malo asistimos a la formación de sociedades por acciones, que reemplazaron al antiguo procedimiento de contratación de una parte del navío. Esto se debió a las pérdidas que comenzaba a dar el comercio con el Mar del Sur a partir de 1714 y a la declinación del comercio regular durante las guerras del final del reinado de Luis XIV. Así es que se comenzó a echar mano de los capitales parisinos, tal como hacían los Magon, que incluso extendieron sus lazos comerciales a Marsella.

Por el contrario, en Nantes había una estructura de sociedades familiares mucho más acentuada. Los navíos se dividían entre un número más restringido de participantes, corriendo el armador con un porcentaje que variaba entre el 30 y el 50% del capital total invertido(13).

La escasa importancia que el comercio del Mar del Sur tenía dentro del movimiento general del puerto de Saint Malo salta enseguida a la vista si comparamos ambos aspectos. Dichos movimientos están reflejados en el cuadro 2.1.. Sin embargo, fue una importante fuente de dinero para el país y para los comerciantes directamente implicados en él. Prueba de ello es que muchos de los armadores y capitanes malvinos invirtieron parte de sus ganancias en la adquisición de terrenos ganados al mar, y que formaron parte de la segunda y tercera ampliación de la ciudad(14).

Pero Saint Malo es sólo el exponente del movimiento comercial bretón, y justo es incluir aquí a los puertos de Morlaix, Brest, Lorient, Port Louis y Nantes. Bretaña, junto con Normandía, fue el centro de abastecimiento de manufacturas francesas dirigidas a Cádiz, y que desde allí penetraban en los mercados

Cuadro 2.1.: Movimiento del puerto de Saint Malo.

Años	Salidas		Retornos	
	Total	Mar del Sur	Total	Mar del Sur
1695	289	-	987	-
1696	286	-	792	-
1697	360	-	841	-
1698	885	-	1.331	-
1699	881	-	1.077	-
1700	790	-	986	-
1701	652	3	859	2
1702	538	-	805	-
1703	294	5	776	2
1704	379	2	803	-
1705	204	7	894	-
1706	49	3	740	1
1707	421	7	687	2
1708	412	2	910	1
1709	397	-	966	-
1710	394	5	1.000	1
1711	346	6	886	-
1712	496	11	366	3
1713	646	7	541	3
1714	572	13	1.921	5
1715	s/d	2	1.687	3
1716	490	2	1.409	5
1717	1.600	-	1.660	6
1718	1.612	1	1.640	3
1719	1.910	2	1.850	1
1720	1.600	-	1.524	1
1721	s/d	-	s/d	-
1722	s/d	-	s/d	-
1723	s/d	1	s/d	1
1724	s/d	-	s/d	-
1725	s/d	-	s/d	1
1726	s/d	-	s/d	1
Total	16.503	78	27.938	42

Fuentes: Para el movimiento total, Le mouvement du Port de Saint Malo de J. Delumeau, p. 286 y para el Mar del Sur legajos citados en bibliografía.

Nuestras cifras para el Mar del Sur difieren parcialmente de las de Delumeau, quien para el período 1700-1720 da un total de 92 salidas; si bien no cita las fuentes que utiliza es probable que sea Dahlgren. De todas maneras no hemos consignado aquellos barcos que pese a haberlo declarado antes de partir no fueron a la Mar del Sur, ni aquellos que posteriormente hayan hecho una escala importante en otro puerto francés, que fue tomado como puerto de salida.

españoles y americanos. A su regreso, las naves galas traían plata, sobre todo, pero también incluían en sus bodegas cueros, cochinilla, índigo, palo Campeche y lana de vicuña.

Otro puerto que participaba de este comercio era Marsella. Los principales armadores marseleses fueron los ya mencionados hermanos J.B. y R. Bruny, que acostumbraban hacer negocios con G. Eon. También fue destacado el papel jugado por Jean Gleize. El verdadero impulsor del comercio provenzal en América fue Eon. Un Guillaume Eon, sieur de la Villegille fue cónsul francés en Cádiz entre 1662 y 1667(15) y otro Guillaume Eon, éste sieur de la Villebague fue nieto de G. Eon des Hueries e hijo de Julien Eon de la Villebague, director de la compañía de las Indias Orientales(16); también fue socio de los Bruny. Llegó a Londres el 22 de septiembre de 1717 como delegado del rey de España ante la South Sea Company, sin hablar una sola palabra de inglés. Luego del tratado de paz con Inglaterra, en 1721, retornó a Londres. Por su accionar en favor de la South Sea Company, consistente, entre otras cosas, en falsificar las medidas de los buques de permiso de la compañía, recibió 1.000 libras esterlinas y una pensión anual de 800 libras por parte de dicha compañía(17).

Eon había llegado a Marsella desde Bretaña en 1688. Es importante tener en cuenta que fueron los malvinos quienes enseñaron a los marseleses el camino del Pacífico. También fueron malvinos los mapas, los capitanes de los primeros viajes (hasta 1707) y parte de los capitales que financiaron las expediciones marselesas.

El marsellés que más impulsó el negocio del Pacífico fue Jean Baptiste Bruny. Fueron estos negocios los que le permitie

ron mejorar notablemente su posición. En 1701 contaba con un modesto capital (119.330 libras tornesas); en 1705, en momentos de su sociedad con Eon, tenía 213.140 libras, capital que volvería a duplicar dos años más tarde(18). La importancia de los hermanos Bruny también se desprende del hecho de que Jean Baptiste participó en el armamento de 29 navíos que fueron al Perú y su hermano lo hizo en 23. A través de los Bruny fueron muchos los marseleses que invirtieron en Saint Malo(19).

Los beneficios del comercio con el Mar del Sur fueron grandes. Entre 1713 y 1717 J.B. Bruny incrementó su capital en 202.969 libras tornesas. Pero esto no nos tiene que hacer olvidar que el grueso de la actividad de Marsella seguía estando en el comercio con el Levante y la venta de trigo. Es en esta actividad que Bruny obtuvo sus mejores ganancias, 518.020 libras, en el mismo período.

La habilidad de Bruny era grande. Se asoció con el rico comerciante malvino G. Eon, quien supo interesar en sus negocios a grandes financieros parisinos como Crozat(20), Morel-Dumaix (que actuaba en la órbita de Pontchartrain), Blondel (secretario de Torcy), etc., gracias a lo cual sus barcos nunca fueron molestados, ni aún en los años de prohibición(21).

El comercio interoceánico significó para los marseleses un cambio en la naturaleza de sus negocios. Acostumbrados al tráfico mediterráneo les resultaba insólito el escaso número de navíos que tomaba el camino americano, así como desproporcionada la significación de esos negocios. Era la primera vez que los marseleses asumían tratos de esa envergadura. El navío "Saint-Jean-Baptiste", armado por Jean Baptiste Bruny y Guillaume Eon requirió una inversión de 1.010.169 libras torne

sas(22), de las cuales 700.000 eran la parte correspondiente a la carga. Los beneficios superaron el 240%(23).

La importancia creciente del comercio americano supuso el encumbramiento de los comerciantes que participaron en él. Ten gamos en cuenta que en los primeros años del siglo xviii éstos no estaban representados en la Cámara de Comercio de Marsella, aunque su actuación posterior les permitió no sólo su ingreso en la misma sino también su ascenso a la nobleza, por medio de la compra de cargos, siendo el más frecuente el de Conseiller Secrétaire du Roi (CSR) o el de Trésorier de France (TF)(24).

En las empresas marselesas también participaron intereses genoveses, que veían en el comercio directo la posibilidad de seguir comerciando con América, tal como sucedió en el caso del "Jourdan", donde invirtieron Philippe y Charles Geirola; lo mismo ocurrió con otros inversores, tanto franceses como ex tranjeros. En 1710 los genoveses aprovecharon la vía de Marsella para remitir 1.500 balones de papel al Mar del Sur(25).

Para ejemplificar lo anterior he tomado del libro de Ch. Carrière, Négociants marseillais aux XVIIIe. siècle, los 3 casos siguientes(26):

1) En el navío "Saint-Jean-Baptiste" los armadores fueron J.B. y R. Bruny. Hubo 88 interesados repartidos geográficamente de la siguiente manera:

Marsella	65	Ginebra	3
Lyon	4	Génova	2
Paris	4	Livorno	2
Saint Malo	2	Cádiz	1
Aix-en-Provence	1	Hamburgo	1

Pero como N. Baudron, A. Crozat y Morel-Dumeix de Paris tomaron más de 200.000 libras tornesas y G. Eon de Saint Malo otras 117.000, el número de participantes parisinos y bretones debe haber sido mayor, ya que se seguía la práctica descrita de repartir las inversiones entre varios socios.

2) En la "Marianne", R. Bruny tuvo 88 interesados y su hermano otros 45.

Marsella	104	Port Louis	1
Paris	7	Rouen	1
Lyon	6	Toulon	1
Saint Malo	3	Ginebra	1
Bayona	2	Hamburgo	1
Orleans	1	Livorno	1

3) En el "Jourdan" los hermanos Bruny reunieron 122 interesados.

Marsella	84	Bayona	1
Paris	9	Orleans	1
Lyon	8	Chipre	1
Saint Malo	6	Livorno	1
Ginebra	4	Toulon	1
Rouen	3	Génova	1
Hamburgo	2		

De lo anterior destacan dos elementos. La gran cantidad de participantes locales (marselleses): el 73% de los tres casos citados, junto con la gran dispersión geográfica de los restantes inversores. Estos datos también refuerzan lo dicho más arriba sobre la participación de pequeños inversores en el armado de los buques.

Los comerciantes marseleses, al margen de convertirse en armadores de los barcos que cruzaban el Atlántico, o en inversores en los mismos, también participaron en estos negocios como aseguradores. Y no sólo aseguraban los navíos locales sino también los de Saint Malo. En 1705 lo hacen en 3 buques, 1 en 1706 y 2 más en 1707(27).

El período más intenso de la actividad marselesa fue hasta 1713-1716. Tras el regreso del "Jourdan" en 1716 J.B. Bruny advirtió que el Pacífico dejó de ser un negocio rentable al 100% y desde entonces no armó más barcos con ese destino. Hubo sí, otros barcos que tomaron esa ruta, pero la intensidad del tráfico fue menor. La peste de 1720 interrumpió toda actividad marítima. Al fin de la epidemia la economía local estaba bastante arruinada, y no era el momento más adecuado para embarcarse en aventuras trasatlánticas.

Se dio el caso de navíos marseleses que, tanto a la ida como a la vuelta, tocaban puertos españoles, tal como sucedió con el "Temerario", que sin especificarse su puerto de origen arribó a Málaga, procedente de Indias, en mayo de 1714(28).

En los archivos españoles también encontramos pruebas de la febril actividad que vivía Marsella en aquellos años. A principios de 1713 se le escribió al duque de Osuna, de orden de Felipe V, para ponerlo al tanto de los 7 navíos que se estaban armando en Marsella para negociar con América. Al contra venir este asunto las órdenes de Su Majestad Cristianísima se le ordena que efectúe en la corte francesa las gestiones necesarias para evitar la salida de la expedición(29).

En los cuadros 2.2. y 2.3. se detallan las salidas y llegadas de los puertos franceses, y en el gráfico 2.1. se repre-

Cuadro 2.2.: Movimiento general de embarcaciones.

Años	Salidas Francia	Llegadas M.del Sur	Retornos Francia
1695	6	-	-
1696	-	-	-
1697	-	-	2
1698	4	2	-
1699	-	-	-
1700	-	-	-
1701	3	3	2
1702	-	-	-
1703	6	6	3
1704	3	3	-
1705	13	10	3
1706	13	10	9
1707	11	10	5
1708	9	9	6
1709	2	2	10
1710	8	8	3
1711	15	13	4
1712	13	12	3
1713	17	15	4
1714	16	14	6
1715	4	3	5
1716	7	5	9
1717	-	-	9
1718	1	-	9
1719	2	2	2
1720	9	9	2
1721	-	-	-
1722	2	-	-
1723	1	1	9
1724	2	2	-
1725	-	-	1
1726	-	-	1
Sub-Total	164	137	107
Sin fecha	15	11	-
Total	181	148	107

Fuente: legajos citados en bibliografía.

Cuadro 2.3.: Salidas y retornos de los puertos franceses.

Años	Saint Malo		Rochelle		Port Louis		Nantes		Marsella		Brest	
	S	R	S	R	S	R	S	R	S	R	S	R
1695			6									
1696												
1697				2								
1698			4									
1699												
1700												
1701	3			2								
1702												
1703	5	2							1	1		
1704	2										1	
1705	7					3			2		1	
1706	3	1	2			8	1					
1707	7	2			1	1			1		2	
1708	2	1		2	2	2			1		5	
1709				2		8						
1710	5	1	2	2							1	
1711	6		2		2	1			1		3	3
1712	11	3			1							
1713	7	3			2	1	1		1		1	
1714	13	5					1			1		
1715	2	3	1	1								
1716	2	5				2					1	
1717		6				1					1	
1718	1	3				1						
1719	2	1									1	
1720		1				1					8	
1721												
1722												
1723	1	1				1						7
1724												
1725		1										
1726		1										
Total	79	40	17	11	8	30	3		7	2	25	10

Marsella comprende también a Toulon.

S: Salidas

R: Retornos

////

Cuadro 2.3. continuación.

Años	Penmarch		Bayona		Brehat		Morlaix		Le Havre		Ostende	
	S	R	S	R	S	R	S	R	S	R	S	R
1695												
1696												
1697												
1698												
1699												
1700												
1701												
1702												
1703												
1704												
1705												
1706	2		1									
1707												
1708				1								
1709												
1710												
1711												
1712												
1713					2		1					
1714			1		1							
1715		1										
1716								1				
1717											1	
1718				1							2	
1719												
1720												
1721												
1722												
1723												
1724												
1725												
1726												
Total	2	1	2	2	3		1		1		3	

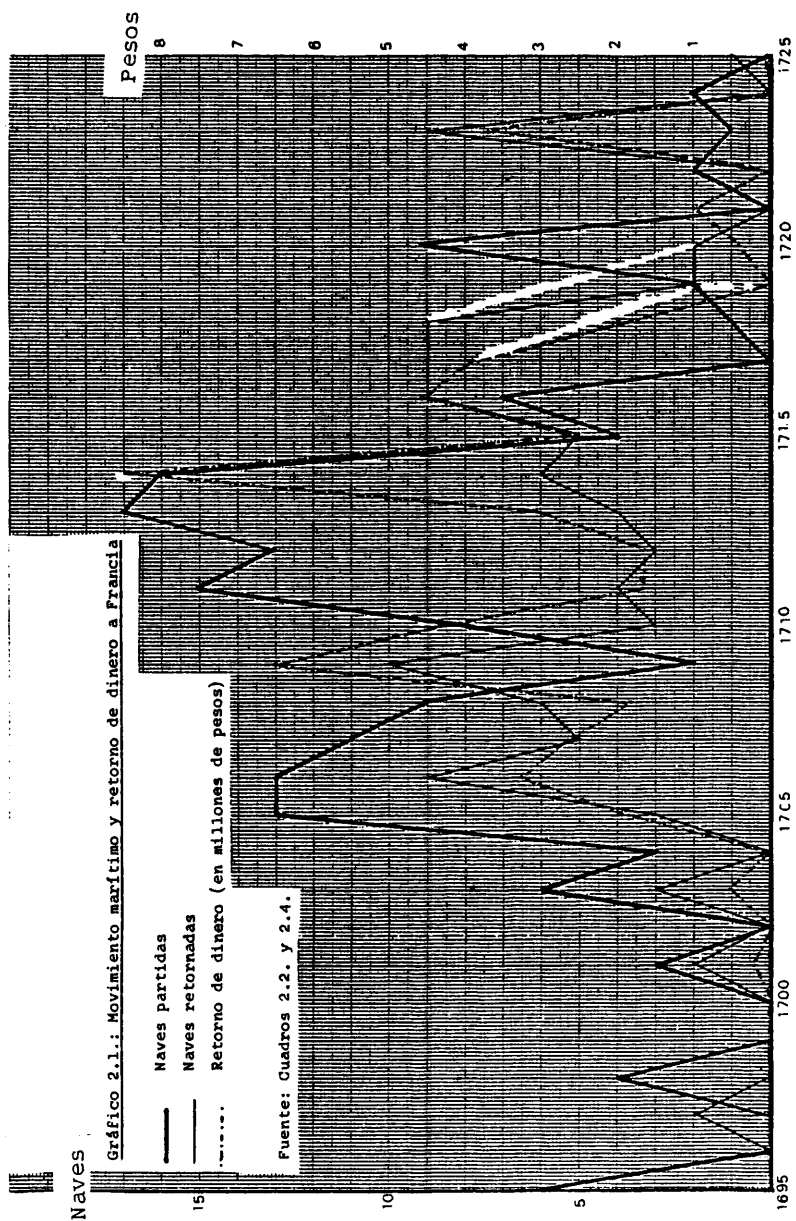
Fuentes: Legajos citados en bibliografía.

Cuadro 2.4.: Retornos en metálico a puertos franceses.

1701	190.000
1702	-
1703	505.792,5
1704	-
1705	1.874.936,4
1706	3.262.000
1707	2.666.100
1708	1.822.994
1709	6.507.449,5
1710	4.340.025
1711	1.698.845
1712	1.694.433
1713	3.042.082
1714	8.460.855,5
1715	2.555.000
1716	4.572.327,5
1717	3.915.346,6
1718	2.362.604
1719	-
1720	400.000
1721	1.000.000
1722	-
1723	3.700.000
1724	-
1725	32.000
Total	54.602.791

Fuentes: Legajos citados en bibliografía.

Las cifras en pesos.



senta este movimiento en relación con los retornos de plata a Francia. En ellos salta a la vista el predominio de Saint Malo en este comercio (el 53% de las salidas con puerto de origen conocido y el 40% de los retornos), y la mayor actividad comercial registrada entre los años de 1705 y 1714. Si bien los gráficos presentan algunos errores, tanto por omisión como por su perposición de la información, creo que las cifras se aproximan bastante a la realidad. Según el Consulado de Lima hasta 1711 habían llegado 73 buques al Mar del Sur(30), de acuerdo con mis datos 76.

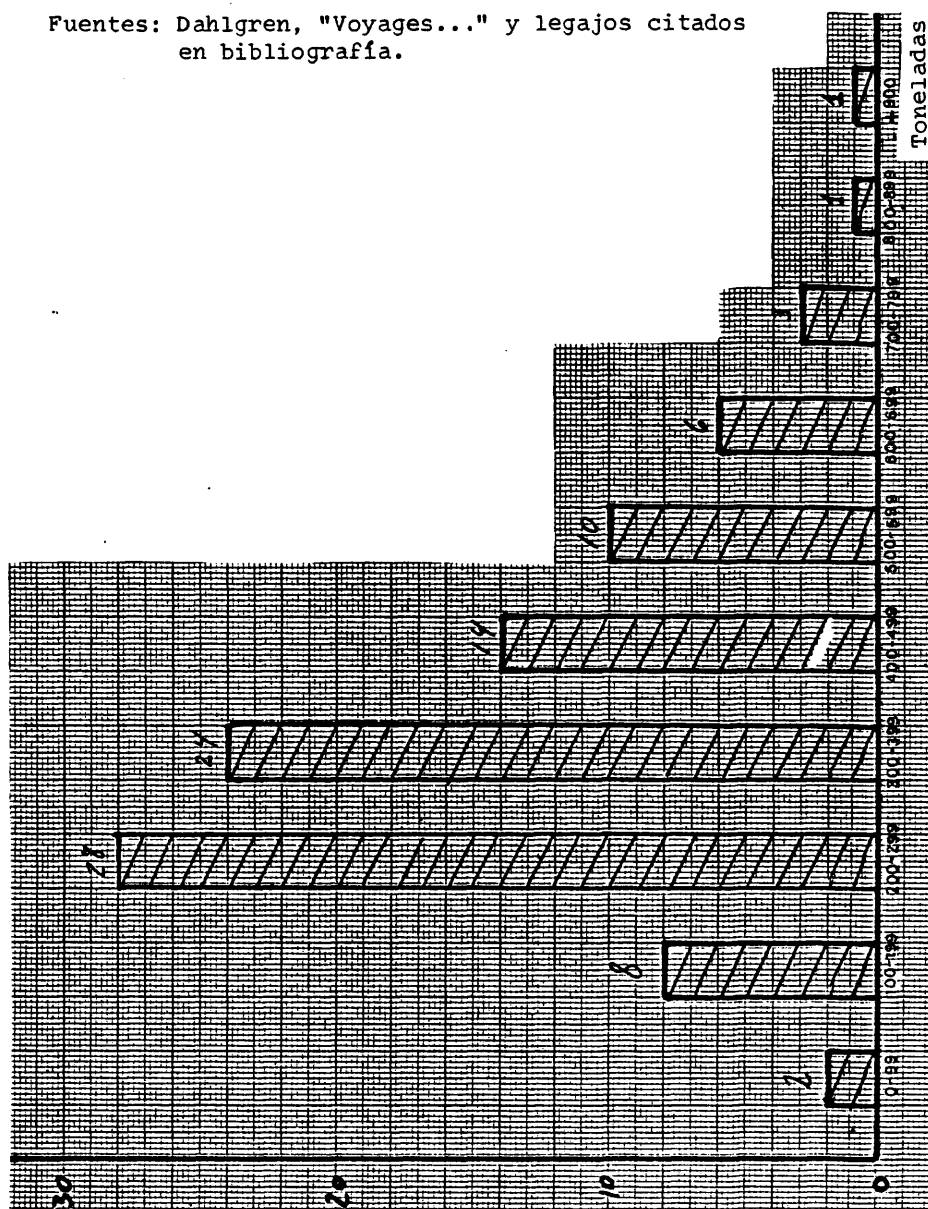
En el gráfico 2.2. se representa el tonelaje de los buques. En este sentido poseemos datos de 97 navíos, sobre un total de los 178 que zarparon hacia el Mar del Sur. Es notable la preeminencia de los navíos de 200 a 399 toneladas (53,60% del total), seguidos por los de 400 a 599 (24,74%), los mayores de 600 toneladas ocupan un tercer lugar (11,34%), y luego están los vivanderos, menores de 199 toneladas (10,31%) (aunque hay que tener en cuenta que de muchos de ellos carecemos por completo de datos). Resulta interesante comparar el tonelaje de las embarcaciones que se dirigían al Mar del Sur con el de los buques negreros de Nantes. Para el período 1711-1722 Klein proporciona datos de 113 navíos, distribuidos de la siguiente forma:

0-199 toneladas	.....	78	.....	69,03%
200-399 toneladas	.....	33	.....	29,20%
más de 400 toneladas	.....	2	.....	1,77%(31).

Estos datos coinciden con los aportados por Enriqueta Vila Villar sobre las reducidas dimensiones de las embarcaciones negreras(32), en comparación con los mercantes.

Gráfico 2.2.: Tonelaje de los buques franceses.

Fuentes: Dahlgren, "Voyages..." y legajos citados en bibliografía.



Los contemporáneos calculaban para un buque de 500 toneladas una capacidad de carga de 1.200 toneladas, teniendo en cuenta que la tonelada francesa era mayor que la española(33). Esto nos permite hacernos una idea de las dimensiones que podían adquirir los cargamentos aportados por los franceses a las colonias americanas.

Las Compañías comerciales.

La historia de las compañías comerciales francesas es muy vasta y excede los límites del presente trabajo. De todos modos, dado el papel relevante que algunas de ellas tuvieron en el comercio con el Pacífico americano, y en situaciones estrechamente vinculadas al mismo, le hemos dedicado nuestra atención, pero sólo en lo referente al tema de nuestro estudio.

Como resultado de las teorías económicas imperantes en la época se desarrollaron las grandes compañías comerciales, de carácter monopolístico, creyéndose que eran el instrumento más idóneo para promover el comercio colonial, a tal punto que a ellas les fue entregada la mayor parte de los mercados exteriores de Francia. La corona estimaba que eran pocos los particulares capaces de afrontar los gastos de expediciones a lugares remotos y por sobre todo, teniendo en cuenta los retornos, que era necesario dejar la exclusividad de estos negocios a sociedades de capitalistas con poder suficiente como para poder asegurar el éxito de sus operaciones. Por otra parte, teniendo en cuenta que la actividad de los mercaderes podía comprometer al estado y que en esos términos era necesario controlar sus iniciativas, lo más seguro era agrupar a los comerciantes en grandes compañías, de fácil supervisión por "inspectores" y por

los accionistas dirigidos por la corona.

Si bien en este período fueron varias las compañías comerciales que se crearon, hubo en todas ellas una constante superposición de intereses, a tal punto que fueron varios los inversores (tanto de París como de Saint Malo) que colocaron sus capitales en más de una sociedad. Esto sucedió con Crozat (ejecutor de varias empresas), Magon, Thomé, Bernard, etc(34). Pese a la influencia de Crozat en todas ellas, no creemos que este hecho permita mantener la afirmación de Bonnassieux(35) de que las compañías de Guinea y del Asiento, junto con la del Mar del Sur, constituyeron una sola sociedad comercial, ya que de hecho funcionaron como empresas diferentes. El esquema que presenta Dahlgren para ilustrar la evolución de la Compañía del Mar del Sur así lo prueba (ver gráfico 2.3.).

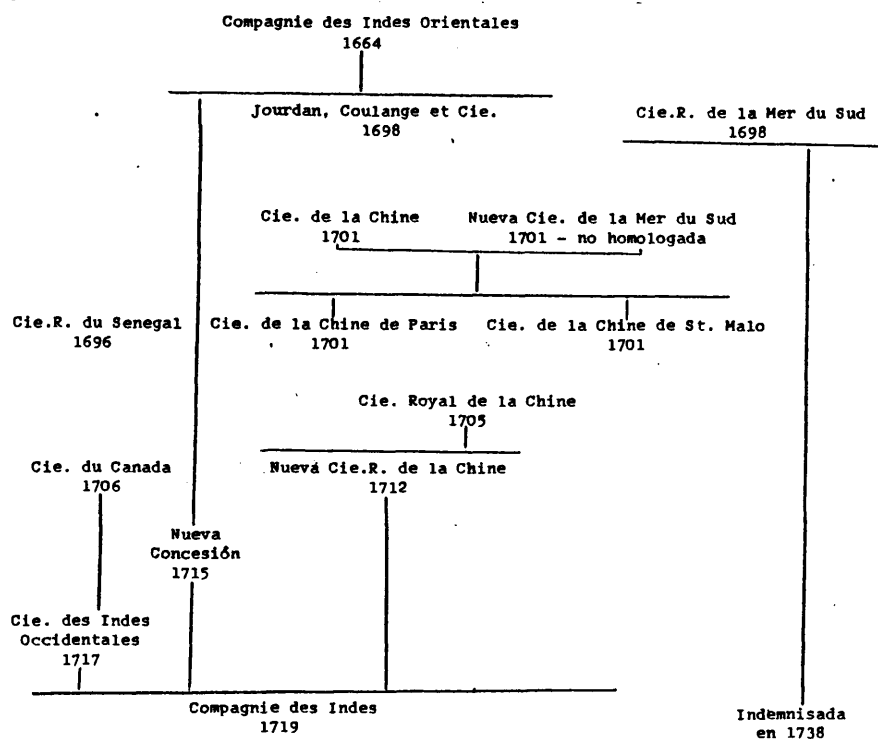
Cuando en 1698 se fundó la Compañía del Mar del Sur (también Compañía Real del Mar Pacífico) se le otorgó una autorización para comerciar en exclusiva durante un período de 30 años por las tierras que pasando el cabo de San Antonio se extendían hasta los estrechos de Magallanes y de Le Maire, y hasta las costas e islas bañadas por el océano Pacífico, y "no habitadas por potencias de Europa"(36). Mas este derecho no fue ejercido sino al principio y al final del período fijado, ya que en el interín fueron empresas particulares las que llevaron el peso de las actividades comerciales intercontinentales.

Los impulsores de este comercio fueron Jourdan y Noël Danycan. En un informe transmitido por aquel entonces al rey de Francia se decía:

"Les Sieurs Jourdan et de Lépine Danycan, sur le forde-
ment du commerce que les Français, les Anglais et les
Hollandais font en fraude sur les côtes du Mexique et

Gráfico 2.3.: Evolución de la Compañía del Mar del Sur.

Fuente: E.W. Dahlgren, Les relations commerciales..., p. 122.



sur la côte de Carthagène, ont résolu d'aller tenter un pareil commerce dans les côtes espagnoles de la mer du Sud.

Ils ont contre ce dessein la défense générale aux habitants des côtes que les Espagnols possèdent en Amérique, de faire commerce avec d'autres nations; le grand éloignement, vu qu'il faut sept à huit mois de navigation avant d'arriver au lieu où il faut faire ce commerce"(37).

En forma paralela al desarrollo de este comercio, Jourdan se había dedicado al de la China, adonde había mandado al navío "Amphitrite", que a su regreso a Nantes en 1700 aportó unas ganancias de 868.889 libras tornesas, lo que supuso unos beneficios del 50%(38).

Para concretar sus planes Jourdan y Danycan se comprometieron con Pontchartrain a equipar a su costa 3 fragatas, junto con "los otros pequeños buques de transporte que sean necesarios", clara referencia al uso de los ya mencionados vivanderos. Las mercaderías a embarcar serían todas de producción doméstica: telas, mercería, hierro y quincallería, herramientas, paños, tejidos de todo tipo, aguardiente y otros productos. Ambos socios garantizaban una inversión mínima de 150.000 libras cada uno y ocuparse del fletamiento de los buques, que se dirigirían hacia el Mar del Sur y las costas chilenas e islas no habitadas por los españoles, siguiendo en esto a los descubrimientos hechos por los filibusteros en los últimos 20 años. Todo indicaba que se dirigían al Paraíso, y si bien en Perú no manaba la leche y la miel si había "minas de oro, plata, cobre y otros metales;...esmeraldas, amatistas y otras piedras preciosas;...grandes perlas;...bestias y animales..."(39).

Muy pronto comenzaron las desavenencias entre ambos socios, tratando cada uno de quitarse de encima a su rival, lle-

gando incluso a competir entre ellos por los mismos mercados a mericanos.

Tras la partida de la expedición de Beauchesne en 1698, la segunda que con fines comerciales se dirigió al Mar del Sur, Danycan siguió trazando planes para impulsar el comercio en el Pacífico. Propuso a los directores de la Compañía del Mar del Sur enviar una nueva escuadra pero obtuvo una respuesta negati va, por serle imposible a la Compañía hacerse con los capita les necesarios. Sin desanimarse por la respuesta, Danycan soli citó, y obtuvo, a Pontchartrain autorización para enviar por su propia cuenta 2 navíos al Pacífico.

Para realizar la expedición fue preciso negociar con la compañía poseedora de los privilegios y homologar al mismo tiempo la nueva sociedad que en Saint Malo habían formado Danycan y 8 comerciantes malvinos. El 22 de octubre de 1701, antes que estuviera concluido el proceso de reconocimiento de la nue va sociedad, partieron 2 navíos: el "Comte-de-la-Bédoyère" y el "Président-de-Grénédan". De todas formas, y pese a las ges tiones realizadas, el reconocimiento de la compañía no se produjo por la oposición de Pontchartrain.

El 7 de noviembre de 1701 la Compañía de la China se fu sionó con la de Danycan, sin que por ello dejara de existir la fundada en 1698, la cual limitó su actividad durante todo este período a los esfuerzos por sobrevivir y hacer valer sus privi legios con el fin de cobrar alguna que otra comisión. La nueva Compañía de la China se diferenció en dos distintas, dando lugar a la de Paris (con Jourdan a la cabeza) y a la de Saint Ma lo (dirigida por Danycan), donde posteriormente se incorporarí a Magon de la Balue(40). Al constituirse la sociedad lo hizo

con un capital de 1.600.000 libras tornesas, aportadas por partes iguales por ambas ramas. El contrato estipulaba que todos los armamentos de la compañía se harían en Saint Malo, donde ya se estaba preparando, bajo la dirección de Danycan, el fletamiento del "Chancelier-de-France" y del "Saint-François". Si bien estos 2 navíos tenían licencia para comerciar con China, Danycan quería hacerlo con América del Sur, y luego atravesar el Pacífico rumbo al Oriente. Pero las autoridades francesas le prohibieron terminantemente cualquier comercio con el Mar del Sur; finalmente los navíos partieron hacia la China por la ruta del Cabo de Buena Esperanza(41).

Danycan se convirtió en el verdadero hombre fuerte de la Compañía, a tal punto que compró las acciones de 2 de los directores, Demonts y Dumontois, que sin embargo siguieron figurando oficialmente en el directorio. En realidad eran verdaderos testaferros de Danycan(42). Sin embargo, no olvidemos que, como ya hemos visto más arriba, Danycan se movía en la órbita de Crozat.

El primer presidente y director de la Compañía del Mar del Sur fue el secretario de estado de Marina, conde de Pontchartrain, quien fue nombrado por Luis XIV como su procurador en la misma, en 1701, al ser el monarca el titular del 25% de las acciones(43). Entre los primeros directores figuraban Jacques de Vanolles (tesorero general de artillería); Michel Begon (comisario general de la marina e intendente de La Rochelle); Antoine Crozat (recaudador general de finanzas de Burdeos); Gabriel Argoud (procurador general de presas de marina en el Consejo Real de finanzas); Nicolás Magón de la Chipaudière (condestable de la villa y castillo de Saint Malo); Jean Baptiste

Guillot de la Houssaye (escudero real) y otros personajes más (44). Entre los socios de la Compañía, aparte de los directores ya citados, que nos permiten darnos cuenta del importante tramado social que la formaba, figuraban M. Pourroye, de Paris; el presidente du Plessis, de Rennes; el presidente Siry de Conches, de Dijon; Mme. Pitois, de Dijon; M. Doumieu, de Tours; los hermanos Chauvin, de Paris; Bruny y compañía, de Marsella; M. de Bonnefounds, de Rennes; Mme. de Grandville Bidé, de Vau-
mes; M. du Coudray Périér, de Laval; M. Lemeez, de Rennes; M. de Bougneuf, de Rennes; M. Antoine Masson, de Paris; la viuda de Pigeon, de Paris; Mme. Cécile Thomas, de Brest; Charles Bou-
langer, tesorero general de las finanzas de Bretaña y Mendez Dacosta, de Londres, entre tantos otros(45).

Como consecuencia de la firma del asiento de negros, dentro de la Compañía de Guinea (favorecida por España en el tratado)(46), se formaron dos sociedades distintas: una que se ocupaba exclusivamente del asiento y otra que corría a cargo de todo lo concerniente al comercio francés. La compañía se vio perjudicada por la fuerte competencia de los franceses que comerciaban en el Mar del Sur, y por el hecho de que si bien en los artículos 11 y 12 del asiento se le concedía el derecho de internación, nunca se le permitió a los navíos que se dedicaban al comercio negrero penetrar en el Pacífico. La legalidad de sus tratos también atentaba contra las ganancias de la compañía, ya que si bien podía extraer oro y plata de los puertos americanos sin el pago de derechos, el metal precioso que exportara tenía que estar quintado (lo cual no quiere decir que esto se hubiera cumplido siempre según estaba estipulado). La situación se agravaba con los frutos de la tierra, que para

ser exportados debían pagar los derechos correspondientes. En general, la mayor parte de los metales y el dinero exportados eran producto del comercio ilícito, en tanto que un gran porcentaje del monto proveniente de las operaciones del tráfico negrero consistía en frutos del país (cueros fundamentalmente).

Recién a fines de 1708 se autorizó a la compañía a cargar sus retornos en buques franceses que con licencia real se hallaran en los puertos de Indias. Esta medida se debió, indudablemente, a la evolución de la situación bélica y al desquicio de la marina española, con el consiguiente deterioro del sistema de flotas y galeones. La compañía también ejercía el comercio de víveres y materiales de construcción naval. En 1704 se le autorizó a tener almacenes en los principales puertos americanos, y a vender (pagando los reales derechos) los productos perecederos que tuvieran en existencia, lo que se convirtió en un pretexto para ejercer comercio permanente en las colonias. Pese a todos sus esfuerzos, la compañía no alcanzó a tener en sus tratos con las autoridades americanas una seguridad total, ya que la venalidad de éstas se prestaba más a cobrar comisiones a los pasajeros interlopes que a transformarse en eficaces auxiliares de la Compañía del Asiento.

El estado de guerra que en esos años se vivía en los mares y la falta de apoyo que recibieron de los portugueses (proveedores de esclavos) también fueron motivos importantes que explican el fracaso de la compañía. En relación con esto último mencionemos la tradicional alianza lusa con los ingleses. Pero donde más se hacía sentir la ausencia de colaboración portuguesa era en el Brasil, que muchas veces se constituía en la primera o en la última etapa de la navegación transoceánica

francesa. Los puertos brasileños sirvieron muchas veces para vender los últimos rezagos que no habían podido ser comercializados en las costas del Pacífico. La falta de apoyo se transformó en abierta hostilidad tras la firma por parte del rey de Portugal, el 5 de octubre de 1715, de un decreto que prohibía se diera aguada y víveres a los navíos extranjeros que tocaran los puertos brasileños, salvo por causas "verdaderas y necesarias". Con esto se estaba tratando de evitar la entrada de los franceses, y con ellos la venta de sus mercaderías. Las cosas se complicaron a tal punto, que cuando un barco francés se desguzó en Bahía y las autoridades locales quisieron comprar su artillería (35 piezas), armas, anclas y algunas piezas de hierro para armar las fragatas guardacostas, tuvieron que poner en marcha un complicado mecanismo burocrático para concretar su objetivo(47).

Resulta conveniente decir, en descargo de la Compañía de Guinea, que había sido lanzada con un capital neto sumamente escaso, a lo que hay que agregar las altas tasas que tenía que pagar en concepto de seguros, al desarrollar sus actividades en un período bélico. Esto último influía notablemente en el precio de los esclavos negros. Por su parte, los dos monarcas borbones, Luis XIV y Felipe V, solicitaron a la compañía varios empréstitos, que resultaron ruinosos para los inversores, ya que las pérdidas fueron del orden del 25%(48).

Años más tarde, en 1717, como una parte importante de su sistema financiero, Law creó la Compañía de Occidente. Un objetivo de la misma, que se ocuparía del comercio con Luisiana, era unir el futuro de la banca con el del comercio internacional. Pese a la impaciencia de Law y a sus deseos de obtener re

sultados inmediatos, los progresos de la compañía fueron lentos y difíciles. Hubo de esperarse bastantes años antes de que se pudieran obtener los resultados esperados.

En esos momentos se vio que las compañías que se dedicaban a explotar el comercio con las Indias orientales y la China estaban al borde de la ruina, por lo cual se estableció, en un edicto de mayo de 1719, que la Compañía de Occidente debía cambiar su nombre por el de la Compañía de Indias y hacerse cargo del comercio exterior atendido por las compañías anteriores. Uno de los considerandos del decreto (estrictamente relacionado con el presente tema) tenía en cuenta:

"l'avantage considérable qu'il y aurait à reunir dans une seule compagnie un commerce qui s'étendrait aux quatre parties du monde, que cette compagnie entretiendrait la navigation et formerait des officiers, des pilotes et des matelotes"(49).

Con exclusión de cualquier otra persona o sociedad, la nueva compañía tendría el monopolio del comercio que se efectuaba desde el Cabo de Buena Esperanza hasta los mares de las Indias occidentales, islas de Madagascar, Bourbon y France, etc.; las costas de Sopela, el Mar Rojo, Persia, Siam, China, Japón y desde el Estrecho de Magallanes y de Le Maire en todos los mares del Sur. Este hecho supuso un duro golpe para los comerciantes malvinos, que en vista de la guerra con España pensaban realizar brillantes negocios. En 2 años la compañía creada por Law se aseguró el control de todo el comercio colonial francés, incluido el Canadá.

Precisamente, la última gran expedición al Pacífico corrió por cuenta de la Compañía de Indias, que en 1720 armó una flota de 10 navíos. Esta compañía, que a mediados de la década

de los 20 tenía un activo de 48.245.743 libras tornesas 3 sueldos y 11 denarios y un pasivo de 20.828.763 libras 13 sueldos y 8 denarios, le dedicó una gran atención al negocio del Mar del Sur. Sobre un total de 41 buques fletados en esta época 10 fueron al Perú y los restantes se dividieron entre Suratte, 2; China, 4; Madagascar, 6; Senegal, 5; Luisiana, 9; Túnez, 1; Pondichery, 2; Mahon, 1 y Martinica, 1. Es decir, que el Pacífico americano fue el destino más importante, con casi el 25% de los fletamientos. Esta importancia aumenta si tenemos en cuenta el costo de los navíos y sus respectivos armamentos (44% del total) y el de su carga (47% del total)(50). Sin ninguna duda se esperaba realizar un gran negocio, aunque los hechos posteriores no satisficieron plenamente las esperanzas depositadas en la empresa.

La Compañía de Santo Domingo también quiso participar en actividad tan lucrativa, pero sus pedidos para hacerlo fueron rechazados en 1705 y 1711. Esto último no fue ningún inconveniente para que su director, Chipaudière Magon, emprendiera privadamente expediciones comerciales al Mar del Sur(51). También hay que tener en cuenta que al igual que la Compañía del Mar del Sur, ésta fue igualmente fundada en 1698 y junto con la del Asiento giraba en la órbita de Crozat.

A fines del período considerado, la Orden de Malta proyectó una incursión contra los piratas árabes y malayos de las Indias orientales y Mindanao, para lo cual estaba armando en Francia, bajo la dirección de un caballero nombrado Palas, una escuadra de 3 naves. La corona española protestó aduciendo que lo de la expedición contra los piratas era sólo un pretexto para encubrir una expedición comercial al Perú, que luego pasarí

a a China y a las Indias orientales. Según el marqués de Grimaldo el carácter comercial de la empresa estaría dado por el hecho de que el Gran Maestre de la Orden recibiría el 10% de los beneficios y otro 6% iría para los oficiales y capitanes de los buques(52). La noticia, transmitida por el embajador Patricio Laules a Grimaldo, le había llegado al primero "por conducto reservado de la mayor confianza"(53), que supongo se trataba de un personaje de frecuente aparición en las páginas futuras, Juan José de Ovexas, por aquel entonces residente en Paris. Meses más tarde volvía a escribir Laules comentando unas proposiciones hechas por Francisco Dupin, comandante de una escuadra francesa de 3 navíos. Para el embajador se trataba de gente de "buena fe y sanos propósitos". Ofrecían acabar con los piratas de las costas americanas sin que la empresa costara ni un solo peso al rey de España. Si bien la propuesta fue firmada únicamente por Dupin, Laules pensaba que tras él había una compañía de particulares. Una de las propuestas formuladas era dar escolta a los navíos españoles que pudieran necesitar ayuda en el Pacífico. El Consejo rechazó la propuesta aduciendo que se trataba de la misma gente que estaba detrás de Palas (54).

En aquellos casos en que las compañías comerciales no se hacían cargo de las expediciones al Mar del Sur eran armadores privados quienes corrían a cargo de las empresas. Ya se trataba de negociantes de Nantes, Saint Malo o Marsella, el sistema de financiación de las expediciones era similar. Esta situación llevó a que fueran bastante frecuentes las disputas entre los armadores particulares (que se ocupaban de la mayoría de los fletamientos) y las compañías comerciales (que defendían

sus teóricos derechos de monopolio).

Ante una protesta de la Compañía de la China por el comercio que entre el Mar del Sur y la China realizaron los armadores del "Solide", éstos últimos argumentaron que el monopolio de la compañía se limitaba al comercio entre Francia y la China, y no tenía jurisdicción sobre el que se realizaba entre las Indias españolas y China, que concernía exclusivamente al rey de España(55). Eran frecuentes las protestas de los comerciantes privados por las prerrogativas concedidas a las grandes compañías monopólicas. Uno de ellos, el diputado de comercio de Lyon, Anisson, llegó a escribir:

"Les compagnies exclusives et les privilèges ne doivent être accordés qu'à ceux qui travaillent à la perfection des arts pour l'invention et quelques nouvelles machines ou pour la découverte de quelque nouveau pays ou de l'établissement de quelque nouveau commerce, et en ce cas les privilèges ne doivent estre(sic) donnés que pour quelques années car l'intérêt public qui doit prévaloir sur le particulier est de communiquer les avantages de ces établissements au plus grand nombre de sujets"(56).

En general, el armador principal sólo cubría una parte del capital necesario, dejando que pequeños inversores participen del resto. En el caso del "Saint-Jean-Baptiste", armado por Guillaume Eon y los hermanos Bruny, R. Bruny aceptó un interés de 121.000 libras, tomando luego para sí sólo 10.000 y repartiendo el resto entre otros 34 inversores(57).

Algunos de los armadores estaban conectados con proveedores de productos militares a Felipe V, como es el caso de los du Plessis. En 1707 Jean Baptiste du Plessis recibió de la corona española un dinero a cuenta de la venta de 3.000 tiendas de campaña, que importaban 24.600 pesos(58). Los du Plessis

también estaban en el negocio del abastecimiento de pólvora. Miembros de la misma familia participaron en el armamento de los siguientes navíos que se dirigieron al Mar del Sur: "L'Eclair", el "Marie-Françoise" y el "Sainte-Françoise". Si bien estas conexiones exigen una mayor investigación, en este momento la misma excedería los límites del presente trabajo.

Los problemas del comercio transoceánico.

Dadas las enormes ventajas que este comercio significaba para Francia, sus autoridades comenzaron a autorizar a los armadores bretones, desde el 12 de julio de 1705, a efectuar viajes para "ir a descubrir" (aller aux découvertes), pero en realidad lo único que escondían estos permisos eran a las expediciones comerciales al Mar del Sur. Lo dicho se pone rápidamente de manifiesto en la carta que M. de Chamillart, controlador general de finanzas, le escribió al conde de Pontchartrain el 25 de agosto de 1705:

"Sa Majesté a trouvé bon de laisser partir des ports de son royaume quelques vaisseaux pour aller dans la mer du Sud et y négocier... Comme le roi ne veut leur donner aucun titre public ni autoriser de son nom leur entreprise, il est nécessaire que les passeports contiennent quelque autre destination, comme pour aller aux îles de l'Amérique, faire des découvertes ou autres prétextes" (59).

Gracias a la acción de Chamillart, en ese momento muy influyente en la corte, se obtuvo una resolución real por la cual si bien no se anulaban las prohibiciones, éstas se podían dejar momentáneamente de lado, y la voluntad real era suficiente para autorizar a algunas personas a comerciar con el Mar

del Sur.

La fórmula de "ir a descubrir" siguió funcionando durante bastante tiempo, pese a que nadie se la creía. En 1715 el Sr. Daribergarbe solicitó autorización para armar un navío a su costa para ir a descubrir algunas islas, con las cuales pensaba que podría establecerse un comercio beneficioso para el reino. Aseguraba la existencia de un piloto que conocía dichas islas, y que no quería servirse de ese pretexto para ir al Mar del Sur o algún otro lugar prohibido. La propuesta, hecha antes de la muerte de Luis XIV, fue comunicada a los directores de la Compañía de la India de Saint Malo, quienes en carta del 5 de junio de 1715 catalogaron a este proyecto de "quimérico", agregando que si tuviera alguna solidez serían ellos mismos quienes costearían el viaje. En agosto de 1715 el Consejo de Regencia accedió al pedido, obligando al armador a no llevar ninguna mercadería propia del comercio de Indias ni del Mar del Sur. El Consejo del Reino también aceptaba la propuesta bajo las condiciones señaladas en ella(60). Evidentemente, Daribergarbe debía tener amigos influyentes en las altas esferas. De todos modos no hemos podido registrar su paso por el Mar del Sur.

Muchos barcos franceses se cargaban con la excusa de dirigirse al Mississippi, pero en realidad se podía estimar (por la naturaleza y cantidad de la carga) que su destino eran los puertos de la América española(61). Pese a las prohibiciones para comerciar existentes antes de 1705 se habían otorgado permisos previos para buscar tierras desconocidas en parajes donde no hubieran minas. Así zarparon con destino al Pacífico el "Président-de-Grénédan" y el "Comte-de-la-Bédoyère" en 1701, y

el "Baron-de-Breteuil", el "Saint-Esprit" y el "Saint-Joseph" en 1703. En 1701 también había partido de Saint Malo el "Saint-Paul", con autorización para ir a negociar a las Islas Canarias. Algunos armadores podían eludir las prohibiciones gracias a permisos otorgados por diversos motivos por la corona española, como p.e., la Real Cédula del 26 de junio de 1708 que autorizaba a un navío francés a pasar al Perú a recoger a los desertores de las expediciones francesas anteriores y que aún permanecían allí.

Ante las gestiones realizadas por los armadores de Saint Malo, Luis XIV decidió trocar la prohibición para comerciar por salvoconductos, que se otorgaban siempre y cuando las autoridades españolas dieran curso al comercio. Entre agosto de 1705 y el mismo mes del año siguiente salieron al menos 19 navíos. Las nuevas protestas españolas decidieron a Luis XIV a prohibir nuevamente el tráfico. Las negociaciones de paz de 1709 significaron una reactivación del comercio a partir del año siguiente.

A pesar de las medidas restrictivas, fueron abundantes las naves que partieron sin permiso. Entre 1709 y el fin de la guerra de Sucesión, al menos 37 navíos, sobre un total de 74 (el 50%) se dirigieron de Francia al Mar del Sur en estas condiciones(ver cuadro 2.5.).

Quien presionaba activamente, desde 1708, para acabar con el comercio ilegal era Amelot, embajador de Francia en España, dado el estado caótico, según sus propias palabras, en que se encontraban tanto la Nueva España como el Perú, por la acción de los comerciantes franceses. En noviembre de ese año recibió seguridades de Pontchartrain de que Luis XIV estaba a punto de

Cuadro 2.5.: Naves partidas sin permiso.

Años	Partidas	Sin permiso
1707	11	1
1708	9	1
1709	2	1
1710	8	3
1711	15	13
1712	12	10
1713	17	8
Total	74	37

Fuente: Legajos citados en bibliografía.

decretar tal prohibición y que no se concederían más pasaportes para cruzar al Pacífico. Sin embargo, nada de eso se cumplió, y en febrero de 1709 Amelot se quejaba nuevamente(63).

Gran parte de la actitud ambivalente de Francia en este problema hay que cargársela a Pontchartrain, que teniendo en sus manos los medios para acabar con el comercio directo no hizo nada, o hizo muy poco, por aplicarlos.

Una de las personalidades de la corte de Luis XIV que más apoyaba a los contrabandistas era Chamillart, quien en 1707 llegó a escribirle a Amelot lo siguiente:

"Si usted estuviera en mi lugar, ignoraría todas las grandes reglas de la política, incluso de la propiedad, a fin de hacer que la plata venga a Francia, no importa por que medios"(64).

A medida que el paso del tiempo convencía al gobierno francés que sus negociaciones para controlar el comercio colonial no iban a dar los resultados esperados, se pasó del apoyo secreto a los contrabandistas a una asistencia directa, pese a no ser pública. Haber aplicado estrictamente las prohibiciones decretadas habría supuesto poner fin a una fuente de riqueza, tanto pública como privada, que era cada vez mayor. En 1709 una escuadra particular traía al menos 30 millones de libras tornesas, y una noticia de 1711, algo exagerada, estimaba que hasta ese momento se habían importado del Perú unos 300 millones de libras (aproximadamente 75.000.000 pesos).

El 18 de enero de 1712 Luis XIV promulgó una ordenanza en donde establecía la prohibición de comerciar con el Mar del Sur, bajo pena de confiscar los navíos y cargamentos implicados. El principal objetivo de esta disposición, que por otro lado era puro papel mojado, era mostrar a los enemigos de Francia la buena voluntad en el tema, en relación con las negociaciones iniciadas para acabar con la guerra de Sucesión. Esta ordenanza se complementó con otras disposiciones del mismo año, según las cuales comenzaron a consignarse en los pasaportes otorgados para realizar viajes extraeuropeos las multas que tendrían que pagar quienes fueran al mar prohibido, multa que llegó a alcanzar la importante suma de 100.000 libras tornesas (unos 25.000 pesos); antes la sanción era de 50.000 libras. Los pasaportes así redactados se conocían con el nombre de sumisiones(65).

En los primeros años que siguieron a la paz de Utrecht sólo podemos citar un solo caso en que se castigó a un comerciante francés por haber transgredido estas normas. Se trataba del

importante armador Julien Bourdas, pero su caso no sólo se limitó al envío de un navío al Mar del Sur, sino que su situación se vio agravada por realizar la empresa en sociedad con intereses ingleses y desde un puerto inglés, y era esto lo que en realidad se castigaba, por considerarse el hecho como totalmente contrario a los intereses franceses(66). De todas formas, la multa impuesta era poca cosa si estimamos que los retornos de metales preciosos pasaban en general (promedio) del millón y medio de libras tornesas, y por otro lado, se gastaban sumas semejantes o mayores en sobornar a las autoridades coloniales con el fin de no ser molestados en las correrías por las costas del Pacífico. El temor de los armadores debería disminuir si tenemos en cuenta que sólo un tribunal, luego del correspondiente proceso, podía imponer las multas recogidas en las prohibiciones vigentes. Y dada la lentitud de los tribunales del Antiguo Régimen, en los cuales las reglas procesales dejaban abiertas una infinitud de puertas para prolongar los juicios y hacerlos interminables, encontramos nuevas razones para no ver a los armadores demasiado alarmados.

A partir de mayo de 1713 se comenzó a discutir sobre la conveniencia, o no, de establecer la pena de muerte para aquellos que desobedecieran la prohibición de ir al Mar del Sur, decidiéndose luego a ablandar el castigo, que sería la condena a servir en galeras. Esta disposición fue firmada por Luis XIV el 31 de julio de 1713(67). A fines de 1715 fueron los mismos comerciantes de Saint Malo quienes propusieron que no se permitiera ninguna expedición más al Mar del Sur, y que cualquier transgresión fuera penada con castigos corporales para el capitán del navío y con prisión y confiscación de bienes para los

armadores. El motivo de tal petición fue la aparente saturación de los mercados peruanos y la gran cantidad de barcos franceses que pululaban en las costas(68).

Si bien los comerciantes se comprometieron a respetar de ahí en más las prohibiciones referentes al Mar del Sur, manifestaron que había que tener una serie de consideraciones con los barcos que aún no habían vendido sus mercaderías y permanecían en el Pacífico. En esta situación estaban cerca de 40 navíos, con casi 7 millones de pesos en mercaderías. A fin de no perjudicar a los particulares propusieron que junto con los castigos que se establecieran, se tomaran otras medidas, como ser, el envío de copias de las resoluciones a España y al Mar del Sur, con el objeto de que los habitantes de esas tierras se sintieran confiados, en el sentido que los franceses cesarían de fondear en sus costas. En esos momentos se decía que los comerciantes estaban "en la necesidad de dar sus mercaderías a un vil precio a causa de la abundancia, que hace que haya más mercaderías que compradores". Cuando los habitantes se enteraran que no habría más viajes (argumentaban los comerciantes) se hartarían de comprar, y almacenarían grandes stocks. Con el fin de avisar a los comerciantes franceses en el Perú sobre las medidas que se iban a tomar, pidieron que se dejara partir a una fragata(69). Esto último era, obviamente, un nuevo pretexto para seguir enviando mercaderías.

El 29 de enero de 1716 se dictó una ordenanza en la que se renovaban las disposiciones relativas a la confiscación de navíos y sus cargamentos y se establecía la pena de muerte para los capitanes que de ahí en más osaran pasar al Mar del Sur. A fin de incorporar dentro del nuevo ordenamiento a los

navíos que ya se encontraban en el Pacífico, el 8 de febrero de 1716 se expidió una real orden en la que se establecía que una nave debería partir al Mar del Sur con un mensaje para los capitanes que allí navegaban. Sin embargo, esta misión no se le encargó a un navío de guerra, sino a un armador privado, que se beneficiaría de una excepción de las severas disposiciones dictadas en las órdenes del regente. Parece ser que las verdaderas intenciones del armador era cobrar las deudas impagas que tenía en el Perú, y de ser posible, tentar nuevos negocios. En marzo de 1724 se renovaron los términos de la ordenanza de 1716, y se puede decir que esta fecha marcó el fin del comercio francés en el Mar del Sur(70), ya que no se intentarán nuevas expediciones en derechura. A partir de ese momento, los franceses se dedicaron a comerciar con América sólo mediante los mercaderes gaditanos y le dejaron a Inglaterra los beneficios del comercio directo.

En 1723 el embajador español Patricio Laules avisaba el arribo a Saint Malo de 5 navíos, y el marqués de Miraval, en carta al marqués de Grimaldo del 27 de agosto de 1723, alegaba que estos navíos pasaron al Pacífico con el beneplácito de la Compañía del Mar del Sur, ya que de otro modo no sería posible explicarse como pudieron zarpar. Acusaba a Pontchartrain y a sus sucesores de estar implicados en el contrabando, única razón de que éste continuase (según Miraval), pese a las órdenes que en su día había impartido Luis XIV(71).

Hubo en todo el período casos de navíos que partieron de Francia con autorización del rey de España, como sucedió con el "Saint-Clement", que había recibido su permiso en Cédula reservada del 26 de febrero de 1712, y que a continuación repro-

ducimos:

"El Rey = Por quanto e venido en conzeder lizenzia al navio franzes nombrado el Sn. Clemente de buque de trezientas toneladas y quarenta cañones su Cap.n D.r Jazinto Gardin p^a. q. pueda navegar p.r el Mar del Sur cargado de mercaderias y negociarlas y venderlas en qualquiera de los puertos de mis dominios sin q. se le cobren dros. algunos ni el de la alcavala de entrada ni de salida asi al tpo. de la descarga como al de la carga p^a. su buelta y retorno p.r q. a de tener entera lizenzia y franqueza en uno y en otro p.r tanto = Mando al Virrey del Perú Gov.or del Callao y a todos los ministros de aquel puerto y los demas de la Mar del Sur no pongan el menor envarazo al referido Cap.n D.n Jazinto Gardin p^a. q. con el expresado navio S.n Clemente pueda entrar en qualquiera de los puertos de la Mar del Sur descargar y vender las mercaderias q. llevare y cargar y salir sin q. se le pidan ni cobren dros. algunos de entrada ni salida q. asi es mi voluntad fho. en Madrid a veinte y seis de febrero de mil setezientos y doze = Yo el Rey = Joseph de Grimaldo(72).

También se otorgaban permisos por importes limitados, pero muchas veces éstos iban acompañados por otros que posibilitaban una venta sin límites(73).

En 1728 había algunos comerciantes que querían relanzar el comercio con el Mar del Sur. En una memoria presentada alegaban que bastaba con que se ordenara al presidente del Parlamento de Bretaña que insinuara a los comerciantes de Saint Malo y Nantes que cerraría los ojos en torno a sus actividades, para que rápidamente se pusieran en movimiento los resortes comerciales. Bastaría sólo con esa simple promesa de tolerancia, que no comprometería al rey francés frente a la corte española ni frente a los rivales ingleses para reanimar el otrora activo tráfico(74). Como hasta mayo no comenzaba la buena estación para mandar los barcos al Pacífico, había tiempo suficiente,

siguen diciendo los comerciantes en su memoria, para tomar las mejores medidas, entre las que estaría la de seleccionar a dos comerciantes de Saint Malo, uno de Nantes y otro de Marsella, cada uno de los cuales armaría un barco; tendrían que hacer su trabajo en silencio. Se estimaba como correcto que el número de buques fuera de cuatro, para no saturar los mercados.

Pero no todo el mundo en Francia era favorable al comercio con el Mar del Sur. Uno de sus principales detractores públicos (privadamente tenía lazos importantes con algunos comerciantes -ya vimos los que mantenía con Noël Danycan- y su papel era bastante contradictorio) fue Pontchartrain, quien el 15 de julio de 1705 le escribió a Amelot enumerándole una serie de inconvenientes que traía aparejado este comercio. Uno de los principales era la dissipation de los marineros, porque se elegían los mejores para integrar las tripulaciones de los buques mercantes que emprendían la ruta del Cabo de Hornos. Esto llevaba a la imposibilidad de proveer absolutamente nada en lo referente a las tripulaciones de los navíos reales, en detrimento de la seguridad de Francia y provocando a su vez el abandono de las colonias(75).

El retorno de metales preciosos.

El comercio que Francia mantuvo con América, y no sólo con el Pacífico, le supuso una importante fuente de ingreso de metal precioso. En estos años se duplicó el stock monetario gallo y se realizó la re-acuñaición general dispuesta el 14 de mayo de 1709(76). Tal era la importancia del negocio que muy pronto genoveses y holandeses formularon propuestas de sociedad para comerciar con el Mar del Sur, e inclusive llegaron a

armarse barcos en Holanda para intentar este comercio(77).

La preferencia por la moneda española (americana incluida), pese a la aparente y teórica paridad con la francesa, hizo que aquella se cotizara mucho más cara del otro lado de los Pirineos. Una "pistola" (doblón) que en España valía 12 libras tornesas, en Francia era pagada a 18 libras, e incluso más. Así es que a través de la frontera se produjo un incesante movimiento unidireccional de moneda española (tanto de plata como de oro). Bayona se transformó en un centro acaparador de metales, lo que explica en parte el grueso volumen de acuñación producido en su ceca, pese a no participar este puerto activamente en el comercio americano. Con el mismo interés con que los franceses trataban de lograr que la moneda española fluyera hacia su territorio, se pretendía evitar que los metales preciosos, una vez en Francia, salieran más allá de sus fronteras, especialmente en dirección a Holanda(78).

Las enormes ganancias de las expediciones comerciales afectaron a la economía francesa. Los armadores pasaron de contabilizar sus ganancias por centenares de miles de libras a incluir en sus especulaciones cifras millonarias. El 21 de febrero de 1705 retornó una expedición fletada por la Compañía de la China. A su regreso produjo unos beneficios netos de 3.576 libras tornesas por cada mil invertidas, lo que hizo que las 200.000 libras aportadas por la compañía se hayan transformado en 715.200 libras(79).

Las acuñaciones de la ceca de Lyon confirman lo dicho más arriba. La transformación de plata en lingotes tiene su punto máximo en 1713-1714(80). Tras este ápice se advierte la inflexión de la curva, debido a la saturación del mercado ameri-

cano. Esta caída también se refleja en las salidas de 1715 (ver gráfico 2.1.), que sufrieron un brusco descenso, pasando de las 17 naves que zarparon de puertos franceses en 1713 y 16 en 1714 (cuando todavía se vivían momentos de euforia) a las 4 de 1715.

En un informe presentado a Carlos III en 1761 se decía que los ingleses obtenían una cifra cercana a los 6 millones de pesos anuales como producto de su comercio directo con las colonias hispano-americanas (en el documento se alude al contrabando)(81). De acuerdo con nuestros datos (ver cuadro 2.4.), entre 1701 y 1725 llegó a Francia un promedio de 2.184.111 pesos anuales, producto del comercio con el Mar del Sur. Si bien esta suma está lejos de los 6 millones ingleses, tenemos que considerar que no nos estamos refiriendo a todo el comercio americano, sino sólo a una parte de él, y que por otro lado la nuestra es una estimación mínima. Si en cambio consideramos el período 1705-1718, que fue el de máxima intensidad, el promedio asciende a cerca de los 3.500.000 pesos (concretamente 3.483.928 pesos). De todas formas, la importancia de las cifras es por sí relevante y no merece mayores comentarios.

Hay numerosas referencias sobre los retornos de plata efectuados en Francia por aquellos años, todos superiores a los datos que se ofrecen en el cuadro 2.4., lo que ratifica el carácter "mínimo" de las estimaciones. Para el Consulado de Lima los 4 barcos franceses que estuvieron en El Callao entre 1702 y 1706 y los 5 que allí estaban hasta el 29 de julio de 1706 vendieron productos por valor de 7.000.000 pesos(82). Nuestras cifras para el período 1702-1705 sólo llegan a los 2.380.728,9

pesos. El virrey Castellanos hablaba de 20 millones de pesos para el período comprendido entre 1705-1709(83), con un promedio de 500.000 pesos por navío(84). Según afirma Savary de Brulons, en su generalmente bien informado Dictionnaire du Commerce, en 1709 el comercio del Mar del Sur aportó a Francia 19 millones de pesos, de los cuales más de 7.500.000 fueron a las casas de moneda(85). Pese a ser 1709 un año excepcional, las cifras de Savary doblan a las que poseemos para dicho año. También para 1709 y tomando unas cifras de Scelle, G. Walker a punta que a las cecas francesas llegaron más de 30.000.000 pesos, concluyendo en que quizás esa cifra represente algo menos del valor total de los metales preciosos sacados del Perú(86). Para el período comprendido entre 1702 y 1714 Arzans dice que se sacaron del Perú 60.000.000 pesos (40 eran de Potosí)(87). Mis cálculos para las llegadas de plata a Francia entre 1703 y 1715 ascienden a 38.440.512,9 pesos (el 64,06% de la cifra de Arzans). Según mis datos, el promedio para los 98 barcos contabilizados es de 557.171,65 pesos por navío, y si lo extendemos a los 148 buques retornados del Mar del Sur, la cifra ascendería a 82.461.356 pesos. Si a esto le agregamos el 20% considerado como pacotillas, el total sería de 98.953.627 pesos.

En una estimación bastante grosera podríamos decir que el comercio francés representaba, como mínimo, el 68% del comercio exterior peruano. Este promedio surge de considerar el total de los retornos franceses entre 1701 y 1725 y el producto llevado por la Armada del Mar del Sur a Panamá entre 1706 y 1726 (hubo sólo 3 Armadas). La primera crítica del porcentaje aportado es que el comercio por Buenos Aires (contrabando francés hasta 1713, inglés luego y portugués y español durante to-

do el período) es dejado de lado. Este comercio afectaba fundamentalmente al Alto Perú, con un gran drenaje de metálico hacia el Río de la Plata; y secundariamente a Chile. Igualmente se obvia el comercio directo de Portobelo y Cartagena, tanto inglés como francés. También presentan problemas los montos de los 24.767.287 pesos de las Armadas y los 54.602.791 de los franceses. En ambos casos asumimos que era el total de lo comercializado, cuando es evidente que las dos cifras son mínimas. Por otra parte, ambas ocultan en su globalidad envíos de la Real Hacienda y de particulares destinados a Europa. De todas formas, es probable que ese 68,79% esté bastante cerca de la realidad, llegando a ser en algunos momentos muy superior.

El procedimiento legal estipulado para el retorno de metales preciosos era llevarlos a las casas de moneda para su posterior acuñación. Generalmente los armadores recibían sólo el 50% en moneda, y el resto en billetes de banco. Los apuros de la administración determinaron que muchas veces los pagos en moneda fueran inferiores a lo estipulado.

En algunos casos, tras la entrega del metal era el Estado quien corría a cargo del 6% del indulto exigido por España (88). Esto se hacía con la intención de que los comerciantes se sintieran atraídos por la oferta de no ver reducidos sus beneficios. Lo corriente era que los armadores distrajeran sólo una pequeña parte de sus ganancias para llevarla a amonedar y la otra trataran de venderla directamente a particulares, lo que trajo como consecuencia una falsificación de las declaraciones de los retornos en dinero. Otra razón de peso que hacía que los armadores se sintieran remisos a la hora de llevar los metales preciosos a las cecas era el precio de los mismos. Ge-

neralmente se pagaba más en los negocios privados que en los tratos cerrados con el gobierno. En julio de 1712 se pagaban en la ceca de Rennes 36 libras por marco de plata, mientras que en el cercano puerto de Saint Malo el mismo marco se podía vender, más o menos públicamente, a 37 libras y 10 sueldos(89).

Era notable la preeminencia de los retornos de plata sobre los de oro. Tenemos datos del retorno de 18 navíos (para todo el período estudiado) y el de algunos particulares (esto último para 1711 y 1712): frente a los 721.676 marcos de plata desembarcados, sólo se trajeron 500 marcos y 2 onzas de oro.

Sin embargo, lo más interesante es ver la composición de la plata, ya que ésta llegaba en barras, piñas (plata sin quintar), vajilla o moneda (tanto pesos como reales). Nuestros datos no concuerdan con las aseveraciones del cronista Arzans, que en su Historia de la Villa Imperial de Potosí hace frecuentes menciones a las extracciones constantes de piñas potosinas por parte de los comerciantes franceses. Esta opinión ha sido posteriormente repetida en diversas oportunidades por varios autores. Hay sin embargo quienes afirman que los franceses muchas veces cambiaban sus piñas de plata por lingotes de oro u otras materias preciosas, dado que si bien representaban un valor equivalente su volumen era inferior(90). Dada la escasa carga con que retornaban en sus bodegas no creo que les preocupara demasiado el volumen de las piñas, y por otro lado, pienso que las cifras dadas más arriba sobre la proporción de oro y plata son bastante concluyentes.

Las cantidades de plata, y sus porcentajes, de acuerdo al tipo son las siguientes:

Barras	93.236 marcos 1 onza 6 granos (12,91%)
Piñas	198.974 marcos 3 onzas 3 granos (27,57%)
Vajilla	25.402 marcos 1 onza 7 granos (3,52%)
Piastras	219.403 marcos 4 onzas 3 granos (30,40%)
Reales	184.659 marcos 5 onzas (25,59%)
Total	721.676 marcos 3 granos (99,99%)

Resulta claro el predominio de los retornos en metal amonedado (los pesos y los reales suman el 55,99% de los retornos) frente al de las especies no amonedadas (barras, piñas y vajilla). En 1709, en base a los retornos del navío "L'Aimable", de Chabert, los porcentajes son más o menos similares. Para un total de 558.754 pesos 1 real le corresponde el 58,75% a las especies quintadas y el 41,25% a las sin quintar (piñas el 30,77% y barras el 10,48%)(91). Sin embargo, en 3 navíos llegados a Francia en 1705 el porcentaje de plata no quintada alcanzaba un porcentaje cercano al 47,50%(92). En 1706, de la plata llevada de Port Louis a las cecas el 73% era quintada (93). Sin embargo, para extraer conclusiones más fiables sería necesario contar con más datos.

A fin de aumentar sus ganancias los armadores habían convertido el fraude en moneda corriente. Una estratagema bastante corriente era anunciar la partida de un navío hacia Cádiz, y tras zarpar del puerto ir a otro para completar su carga y pasar al Mar del Sur. Este fue el caso del "Saint-Pierre", que luego de partir de Saint Malo el 29 de junio de 1712 ancló en la isla Bréhat, situada frente a la costa bretona, entre el cabo Fréhel y el puerto de Morlaix. Allí estuvo desde el 26 de julio hasta el 15 de septiembre, abasteciéndose de las manufac

turas necesarias para sus operaciones futuras(94).

El clima de impunidad en el que se movían los armadores lo prueba el hecho de que en general no tenían ningún inconveniente en firmar las "sumisiones" requeridas por las autoridades navales francesas (que oscilaban entre las 50 y las 100.000 libras tornesas), en las que garantizaban el viaje de sus barcos a Cádiz. Esta impunidad se agravaba al tener los armadores muy bien cubiertas sus espaldas, al estar ligados sus intereses económicos con los de importantes personajes de la corte.

Otro medio muy habitual para burlar las prohibiciones era el cambio del nombre de los buques, principalmente entre los bretones, lo que unido a la peculiar manera de construir sus nombres aumentaba las dificultades de identificación, y por ende de represión. Por ejemplo, el "Petit-Duc-du-Maine" se llamaba anteriormente "Marguerite" y su capitán era Joseph Miniac, sieur de la Moinerie, también (según la costumbre bretona) Joseph de la Moinerie Miniac. Con esto encontramos indistintamente al navío "Marguerite", capitán de la Moinerie; o al "Petit-Duc-du-Maine", capitán Miniac; u otras variantes, sin llegar a sospechar, si no se está sobre aviso, que se trata de la misma embarcación. Para evitar estos problemas el ministro Pontchartrain dictó, a fines de 1712, una serie de normas, entre las cuales prohibía el cambio del nombre de los barcos. Otra forma de evitar el control era el armado de naves en secreto. Junto a todo esto también se halla el ya mencionado problema de los vivanderos.

Los armadores, también, declaraban mal y tardíamente el valor de sus retornos para acrecentar sus negocios a costa de sus asociados, sobre todo si se estaba en una situación de en-

frentamiento con ellos. Esto sucedía con Danycan, director de la Compañía de la China de Saint Malo, y sus socios de Paris, encabezados por su enemigo Jourdan.

Españoles en Francia.

La intensificación de los negocios franceses con América condujo a que a los puertos galos llegaran no sólo metales preciosos para los comerciantes franceses, sino también envíos de dinero para la corona española y particulares de la misma nacionalidad. Era corriente que muchos pasajeros españoles (tanto americanos como peninsulares) embarcaran junto con sus caudales para transportarlos a Europa en los navíos franceses, cuyos capitanes redondeaban sus grandes ganancias cobrando ventajosos precios en concepto de pasajes y fletes. Esta situación llevó a que algunos de los españoles, en parte como continuación de los negocios ya iniciados en América, continuaran en Europa los tratos con los franceses. Era frecuente que los retornos efectuados por los españoles que venían del Perú alcanzaran sumas importantes. Así es como en 1706 Chipaudière Magon le escribió a Pontchartrain que en los navíos que habían llegado a Saint Malo había poco dinero de los españoles del Perú (95), como contraposición a situaciones anteriores.

El súbdito español don Diego de Almagro y Toledo propuso a los comerciantes franceses la realización de una sociedad, y su propuesta fue aceptada con beneplácito. Se presentó ante el comercio de Saint Malo diciendo que contaba con la autorización del virrey del Perú para comerciar en los territorios de su jurisdicción, aunque todas sus facultades y prerrogativas se reducían al conocimiento de la Real Cédula del 11 de enero

de 1701, que autorizaba a los buques franceses a amarrar en los puertos americanos. Su propósito era la realización de una expedición a las costas americanas del océano Pacífico y la venta de las mercaderías transportadas. Almagro estaría a cargo de la operación, y por su trabajo cobraría una comisión del 8%. Los buques que formaron parte de la expedición fueron el "Saint-Esprit", el "Baron-de-Breteuil" y el "Saint-Joseph", que en agosto de 1703 zarparon de Saint Malo. En estos navíos estaba interesado casi todo el comercio malvino. Entre los principales inversores se contaban la Lande Magon y Grandville Lacquet(96).

Al regreso de la expedición Seré y Porée, que figuraban como los armadores de los barcos, presentaron un escrito en contra de Almagro, diciendo que éste pretendía hacer en Francia un proceso que no se atrevió a hacer en Lima, para que se le pagara la pretendida comisión sobre el producto de unas mercaderías descargadas en la Aduana del puerto de El Callao, donde se abonaron los correspondientes derechos por los productos vendidos(97), y en base a eso los armadores no querían abonar la parte de Almagro. De acuerdo con el contrato firmado Almagro se había comprometido a tratar en Lima con las personalidades necesarias para lograr el éxito de la empresa, estar al tanto de los precios corrientes en Perú y en función de ellos fijar los de las mercaderías francesas y venderlas.

Después de haber hablado con el virrey se bajaron las ropas y se vendieron públicamente en El Callao. Si bien se dispuso que nadie comprara por más de 1.000 pesos, hubo quienes llegaron a comprar, mediante testaferros, por 100 o 200.000 pesos. Uno de estos compradores fue Gil de la Mar, hijo del virrey,

en cuyo palacio se vendían al por menor los géneros comprados al por mayor a los franceses. Un testigo de los hechos afirmaba que los 3 bajeles llevaron más de 4.000.000 pesos en barras de plata sin quintar (observación que parece un poco exagerada) de regreso a Francia y que en ellos embarcaron más de 30 mercaderes con el mismo destino, que conducían su dinero y el de otras personas para intentar volver al Perú por la misma ví a cargados de mercaderías(98).

Una vez concluida la venta y en caso de ausencia de Almagro las comisiones se pagarían a los capitanes Joseph de Toledo, hermano de Almagro, y a Juan Antonio de Vera, ambos residentes en Lima. Por las ventas realizadas Almagró recibió 12 mil pesos en agosto y otros 3.256 pesos en septiembre, por un total de ventas de 190.700 pesos(99). Al concluir la expedición Almagro percibió 47.550 pesos por sus derechos de comisión sobre las mercaderías vendidas en El Callao, lo que significó una venta neta de 594.375 pesos. También ganó en la reventa de algunas mercaderías del "Saint-Joseph" entre 50 y 60.000 pesos, ya que las había comprado más baratas mediante un testaferro y luego las revendió en provecho propio(100).

No debió terminar muy bien la aventura para don Diego de Almagro y Toledo, que finalmente fue repudiado por unos y otros. En Lima se le formó un proceso "por aberles descubierto aquel viage" a los franceses e "introduzidoles" en el Perú (101). Por un despacho real del 19 de agosto de 1705 se reclamaba su captura, y se ordenaba que fuera remitido, una vez preso, en carácter de detenido a la Casa de Contratación de Sevilla y que se le confiscaran todos sus bienes(102). Se supone que posteriormente huyó a Europa, embarcando en Portobelo en

un buque francés(103). En la causa que se le había seguido aparecían implicados en sus negocios el virrey Monclova, algunos oidores de la Audiencia y otras personas de renombre. El 13 de octubre de 1707 el rey indultó a Almagro debido al nacimiento del príncipe(104). Aquí es donde le he perdido la pista a tan singular personaje.

No eran sólo los comerciantes y aventureros quienes realizaban sus operaciones en Francia. Algunas autoridades coloniales también se dedicaban a tan lucrativas empresas. El gobernador de Buenos Aires, Velasco, hizo lo propio con los capitanes de "L'Esperance" y de "L'Isabelle", lo que le significó una ganancia de 45.000 pesos por las operaciones concertadas en Europa(105).

Dada la situación bélica que se estaba viviendo y la disminución del tráfico de los navíos españoles, comenzó a tornarse frecuente que tanto los particulares como las autoridades españolas comenzaran a utilizar a los navíos franceses para sus desplazamientos trasatlánticos (en ambas direcciones) y de cabotaje en el Pacífico. Junto a esto, y por la mayor seguridad que representaba, comenzó a enviarse dinero a Europa en ellos. De este sistema se beneficiaron no sólo los particulares sino también la corona española, quien en algunos casos gravaba con el indulto a los pasajeros que retornaban de América con sus caudales a Francia, pese a las prohibiciones de las leyes españolas. Algunas veces, el indulto también tenía que ser pagado por los propios armadores y capitanes franceses.

La percepción del indulto por parte de la corona comenzó a tornarse algo común en la segunda mitad del siglo xvii; se trataba, mediante esta nueva contribución, de comprar el per-

dón real por los delitos cometidos en el comercio con las Indias. Existían indultos generales (aplicados a flotas completas o a grupos de comerciantes) e indultos particulares (pagados por determinadas personas por unos delitos concretos). Los franceses ya conocían bastante bien la mecánica de esta contribución, dada su anterior labor comercial en Cádiz y Sevilla. En 1667 la colonia francesa de estos puertos andaluces tuvo que pagar un indulto de 212.000 pesos, para evitar que la Casa de Contratación tomara represalias contra las mercaderías y caudales que les llegaban en las flotas y galeones de ese año. Diez años más tarde se detuvo a la flota de la Nueva España para "reconocer si había algún caudal y hacienda que viniera en esta flota...lo que tocase a franceses para ejecutar la represalia". Con el objeto de que no se revisaran los buques que formaban parte de la flota, los comerciantes galos negociaron el pago de un indulto, y finalmente la corona percibió 30.000 pesos. A fin de poder embarcar ropa de Francia fuera de registro y sin problemas, los comerciantes gaditanos abonaron 80.000 pesos en 1675; 250.000 en 1684 y 500.000 en 1695. La medida también se aplicó a varios franceses en forma particular (106). En determinadas ocasiones algunas autoridades españolas intervenían a favor de los franceses para que estos no pagaran el indulto. Así es como el duque de Alba solicitó en 1711 el levantamiento del indulto aplicado a las mercaderías y a la plata que el "Saint-Jean-Baptiste" había traído a Port Louis (107). En otras ocasiones era la corona francesa la que pagaba el 6% del indulto, tal como se desprende del pedido que hizo el armador Noël Danycan al ministro de finanzas, Desmaretz, solicitando se le pague el indulto tal como se hizo con Chipau-

dière Magon, Bon, du Halley Descasseaux y Blampignon(108).

Habíamos dicho que una de las cosas más comunes era que en América embarcaran españoles con sus caudales en los navíos franceses. Al respecto, disponemos de algunos datos sobre pasajeros españoles retornados a Francia en este período, y el importe de los retornos efectuados, tanto a cuenta particular como para la corona, los que se reflejan en el cuadro 2.6..

Uno de estos destacados pasajeros fue Joseph de Rozas, conde de Castel Blanco, que tenía residencia ordinaria en Pisco y fue acusado por el virrey Castellldosrius de complicidad con los franceses. En 1708 Rozas embarcó a bordo del navío francés "L'Aimable", sin autorización del virrey y con fondos de particulares que llevaba a Europa. En su descargo Rozas alegó que no había causado ningún perjuicio a la corona y que los otros pasajeros que se embarcaron con él fueron absueltos en virtud de sus declaraciones(109). Rozas retornó con 100.000 pesos según los franceses(110) o 200.000 según Castellldosrius(111). No se le pudo cobrar el 7% de avería de ambos mares.

El 8 de febrero de 1707 Luis XIV dictó unas normas en las cuales se prohibía a los españoles que desembarcaran en Francia pasar a España con sus dineros y metales preciosos, los que deberían ser conducidos a las casas de moneda francesas para su posterior acuñación. Sin embargo, cuando se produjo la llegada a La Rochelle del navío "Danycan", se permitió a los españoles la libre disposición de sus piastras, y se los dejó cruzar libremente la frontera, incluidos los 16.000 pesos enviados por el Inquisidor General de Lima.

El 24 de mayo de 1709 se autorizó a pasar a España, para el servicio de la Compañía de Jesús, 13.000 escudos en pesos,

Cuadro 2.6.: Retornos de pasajeros españoles a Francia.

<u>Años</u>	<u>Nº de pasajeros</u>	<u>Importe</u>
1705	22	250.000
1706	6	-
1707	-	-
1708	-	800.000
1709	9	737.082,7
1710	22	723.903,5
1711	-	125.000
1712	-	430.000
1713	-	-
1714	3	125.000
1715	22	832.642
1716	-	-
1717	-	205.000
1718	2	-
1719	-	-
1720	2	400.000
1721	-	-
1722	-	-
1723	1	1.600.000
Total	89	6.227.978,2

Las cifras en pesos.

Fuente: Legajos citados en bibliografía.

transportados desde el Perú por dos religiosos, en la escuadra que arribó al mando de Chabert(112). También en la misma escuadra regresó el mercader de origen gallego Antonio de Lemos, que según Arzans:

"contrató con los franceses dándoles innumerables marcos de plata en piñas, y trajo por tres veces cantidad de ropa a esta Villa, contra la orden de su majestad. Después que se embarcó en aquellos navíos franceses se dijo en esta Villa, con verdad o sin ella, como el virrey le había hecho causa por lo dicho y remitídola a España. En este último viaje, como también le había sucedido en los antecedentes, llevó gran suma de dinero propio, y fuera de esto más de 50.000 pesos de varios vecinos de esta Villa, y tornó a contratar como hasta a llí con los franceses, y mudando de ánimo se pasó a Francia con ellos, enviando orden para que se le pagase de otras deudas a los dueños de aquella plata, que no se pudo hacer enteramente"(113).

Ante las quejas que recibían las autoridades francesas por parte de los numerosos pasajeros españoles que desembarcaban en los puertos de su jurisdicción, el rey se vio obligado a expedir sendas órdenes (Circular a los intendentes del 19 de marzo de 1706 y la Orden a los capitanes de los navíos franceses que van a América) donde se establecía que se debería cobrar una suma razonable y proporcional a los gastos realizados en concepto de pasaje y gastos de manutención de los pasajeros, así como por el traslado del metal precioso(114).

También se dio el caso de españoles residentes en Filipinas, como el general conde de Lisarraga y Manuel Argüello, que pasaron a Europa por la ruta del Cabo de Hornos, a bordo de navíos franceses, en este caso el "Pontchartrain"(115), aprovechándose del comercio que algunos franceses efectuaban entre la China y el Perú.

En 1710 arribó a La Rochelle Antonio de Vitoria, sobrino del obispo de La Paz, que viajaba a Europa para hacer en España una gestión por cuenta de su tío. Traía dinero para llevar a Madrid y para ello gestionó el salvoconducto correspondiente. Entre sus fondos se contaban:

- 25.000 ps. del Rey
- 8.000 ps. en joyas para la Reina
- 2.000 ps. para el Príncipe de Asturias
- 19.000 ps. para el Convento de la Redención de los Cau
tivos.

Total 54.000 pesos(116).

Algunas veces estos retornos planteaban problemas políticos. Juan Luis de Bedia embarcó en "L'Aimable", que retornó a Francia en 1709, 6.000 pesos para Ignacio Mary, de Barcelona, y perteneciente al partido del archiduque Carlos. El ministro Pontchartrain determinó que no se podría disponer de ese dinero sin permiso del rey de España(117).

Para algunos franceses el Nuevo Mundo no sólo significó conquistas económicas sino también amorosas. Una joven limeña se casó con un joven marino francés, y aportó como dote cerca de 50.000 pesos, que fueron llevados a España cuando la pareja se trasladó en 1706(118), sin embargo se sospechaba que la cantidad de dinero aportada por el matrimonio era mucho mayor que la dote(119).

A título ilustrativo reproducimos la lista de los retornos de los pasajeros españoles embarcados en la "Assomption", retornado a Saint Malo en 1710 (los importes son en pesos):

Balthazar Deajestat	60.336,5
Valeriano del Corral	34.025
Juan Molleda Rubin	53.541
Juan de Molleda	6.861
Antonio Mary	9.200
Manuel Nurones	4.240
Juan de Melgarejo	19.900
Diego de Zúñiga (ex-gobernador de Concepción) ...	73.300
Ignacio de Arango	183.916
Joseph del Campo	7.500
Miguel Chavarria	32.900
Alvaro de Caverro	5.000
Joseph Hurtado	7.200
Pedro Gomes de Balboisna	41.332
Pedro Gomez	2.625
R.P.F. Juan Ruiz de Alvaro	14.696
Francisco de Ribas	24.000
R.P. Juan de Ajier, agustino	1.500
Fernando Figueroa	5.000
Nicolas Bouche	2.400
Joseph de Munibes	116.533
Luis de Torres	3.650
Joseph Echani	<u>14.248</u>
Total	723.903,5(120).

En julio de 1712, 15 españoles habían transportado 3 millones y medio de libras tornesas desde Port Louis hasta Nantes, con la intención de llevarlas a Bayona, para desde allí remitirlas a Madrid. Una orden del conde de Berguery retuvo el

dinero en Nantes(121). Esta situación se volvió a repetir en 1714 tras el regreso del "Prince-Hereux-des-Asturies"(122).

También se daba el caso de retornos de metal precioso vendidos en las cecas francesas, bien hayan sido destinados al rey de España o bien a particulares, como sucedió con Pedro Murillo, que dejó 9.300 marcos de plata (79.050 pesos) para vender en París y Lyon(123).

Aprovechándose de los españoles que embarcaban hacia Francia, fueron varios los residentes en Perú que enviaron caudales a Europa por su intermedio. Inclusive encontramos implicadas en este asunto a altas personalidades, como el ministro del Consejo de Indias, José Agustín de los Ríos, a quien Pedro Ustáriz y Vértiz le envió desde Saint Malo, adonde había llegado desde el Perú, una caja con dinero(124). Las autoridades eclesiásticas peruanas también se valieron de este medio para transportar caudales. Así el arzobispo de Charcas envió con su sobrino una serie de obsequios para el rey y el duque del Infantado. Por su pasaje pagó 1.000 pesos y como flete por sus pertenencias el 5% del caudal que transportaba, lo que le supuso una erogación por ese concepto de 2.554 pesos(125).

A fin de estimular los envíos que los españoles hacían en buques franceses, se alzaron algunas voces que reclamaron a las autoridades galas la libre disposición por parte de los españoles del dinero que traían, y entera libertad para poder transportarlo fuera del país. Pese a ello, la mayor parte de la plata que arrivaba del Perú permanecía en Francia, ya que los españoles preferían la seguridad de las letras de cambio a transportar por su cuenta y riesgo los caudales a la Península (126).

Había algunos españoles, como Rodrigo Venegas de Córdova y Joseph Tamayo, que transportaban a España no sólo su vajilla de plata, sino también tapicería y otros muebles que traían del Perú. A fin de conducirlos a España solicitaron el pasaporte correspondiente(127). En realidad, bien podría tratarse de un truco para poder transportar luego metales preciosos de contrabando. Una carta anónima señalaba que retornaban a España muchos caudales sin pagar los derechos. Se nombraba a Simón Carranza, de la Villa de Castro, con 80.000 pesos y Simón de Llano, de Somorrostro, con 40.000 pesos. Se envió una orden al corregidor de Vizcaya para que investigara al respecto. Este averiguó que Simón de Carranza volvió de Indias 3 años antes por la vía de Francia, siendo público que había traído un caudal de 80.000 pesos; poco después se casó y su dote fue de 80.000 ducados, habiendo comprado algunas casas y tierras. También tenía de su cuenta algunas tiendas de venta de mercaderías. No se sabía de donde sacó el dinero. Con respecto a Simón Llano se dijo que vino en el mismo tiempo y por la misma vía que Carranza. Su escritura matrimonial fue de 20.000 ducados, que tampoco se sabe de donde salieron. Digamos para finalizar que ambos eran parientes(128).

En un dictamen del 15 de febrero de 1723 el marqués de Miraval estimaba necesario no sólo pedir el embargo de los bienes transportados por cuenta de la Compañía de Indias (o del Mar del Sur) para determinar su origen (él creía que eran 1.600.000 pesos) y el embargo de los bienes transportados por los españoles, junto con la entrega de sus personas(129)

Y como ya dijimos, no sólo eran los particulares quienes retornaban dinero en los buques franceses. El príncipe de Che-

leamar, embajador de España en París, le escribía al marqués de Grimaldo:

"No con menos certidumbre se save aquí a todas oras el continuo y numeroso comercio de Naves francesas que ban y bienen de las referidas costas, asegurandome este religioso que ha conducido el dinero del Gov.or de Chile (130).

Dada la situación de guerra, en 1707 y 1709 los buques procedentes de América arribaron a puertos franceses, al ser su situación mucho más segura que la de los peninsulares. El 27 de febrero de 1707 2 buques españoles (entre ellos la Capitana de la Armada de Barlovento) y 2 franceses llegaron a Brest, con 8 millones de pesos (6 millones eran para particulares), más una carga de cochinilla e indigo por un valor aproximado de 3 millones de pesos. Al año siguiente, y bajo la protección del francés Ducasse, llegó a Pasajes una flota con 800.000 pesos para la corona española, que rápidamente se vieron reducidos a menos de la mitad, al pagarse a los franceses 413.528 pesos por los gastos de la escolta. En 1709 llegó del Pacífico la escuadra de Chabert con 300.130 pesos para el rey de España, mínima expresión en relación con el total aportado. También en 1709 entró en Brest un buque vasco, el "San Antonio de Padua", que pagó 20.000 pesos de indulto (trafa una carga declarada de 330.000 pesos)(131).

El problema de los contactos comerciales entre españoles y franceses supone la necesidad de examinarlo de acuerdo con los hechos sucedidos al otro lado de los Pirineos. La temática en España debe ser abordada desde una doble perspectiva, la francesa y la española, y es precisamente a estos últimos aspectos a los que dedicaremos nuestra atención en el próximo ca

-108-

pítulo.

NOTAS AL CAPITULO II:

- 1.- J. Sperling, "La financiación de la guerra", p. 217.
- 2.- L. Dermigny, "Les circuits d'argent et les milieux d'affaires au XVIIIe. siècle", pp. 239/40.
- 3.- ANP G7 183.
- 3bis.- C.-F. Lévy, Capitalistes et pouvoir au siècle des Lumières, t. I, pp. 113 y 133.
- 4.- Para el puerto de Saint Malo véase de Jean Delumeau y colaboradores, Le mouvement du port de Saint Malo, 1681-1720. Bilan Statistique.
- 5.- ANP Mar B2 147, ff. 63v a 64.
- 6.- C.-F. Lévy, Capitalistes et pouvoir..., t. I, pp. 130/1.
- 7.- J. Delumeau, "Le commerce malouin sous l'Ancien Régime d'après les registres de l'Amirauté", pp. 300/8.
- 8.- Charles Carrière, Négociantes marseillais au XVIIIe. siècle: contribution à l'étude des économies maritimes, t. I, p. 98.
- 9.- A. Girard, Le Commerce Français à Seville et Cadix aux temps des Habsbourg, pp. 84/5.
- 10.- J. Delumeau, Histoire de la Bretagne, p. 327.
- 11.- Dahlgren, Les Relations commerciales entre la France et les côtes de l'océan Pacifique, p. 167.
- 12.- C.-F. Lévy, Capitalistes et pouvoir..., t. II, pp. 12 y 71.
- 13.- Delumeau, Histoire de la Bretagne, p. 328.
- 14.- Jules Sottas, "Les navigations anciennes des Malouins à la mer du Sud", p. 149.
- 15.- Girard, Le Commerce Français..., p. 144.
- 16.- Lévy, Capitalistes et pouvoir..., t. III, p. 231, n. 57.
- 17.- V. Sorsby, "British Trade with Spanish America under the Asiento (1713-1740)", pp. 46/107 y 156.
- 18.- Carrière, Négociantes marseillais..., t. I, p. 90.
- 19.- Ibid., p. 95.
- 20.- Antoine Crozat, cuya familia fue luego banquera del Duque de Orleans, se casó con la hija del financiero de Toulouse François Le Gendre. La segunda hija de Le Gendre se casó con Louis Doublet, tesorero general del duque de Orleans. Lévy, Capitalistes et pouvoir..., t. I, p. 118.
- 21.- Gaston Rambert, "Marseille et le commerce "interlope" en mer du Sud (1700-1723)", p. 39.
- 22.- Ibid., pp. 39 y 41.
- 23.- Carrière, Negociantes marseillais..., t. I, p. 86.

- 24.- Ibid., p. 106.
- 25.- Carta de orden de Felipe V al duque de Osuna, iii/1713, APM Sección Histórica, Caja 127, atado 2 y AGI Lima 480.
- 26.- Carrière, Negociantes marseillais..., t. I, p. 89.
- 27.- Ibid., pp. 97/8 y 100.
- 28.- AHN Estado 1692.
- 29.- APM Sección Histórica, Caja 127, atado 2.
- 30.- AGI Lima 480.
- 31.- Herbert Klein, The Middle Passage, p. 182.
- 32.- E. Vila Vilar, Hispanoamérica y el comercio de esclavos, pp. 127/34.
- 33.- Informe de Bernardo Tinajero de la Escalera, 8/xii/1712, AHN Estado 2313.
- 34.- Sobre todos estos personajes ver Lévy, Capitalistes et pouvoir..., passim.
- 35.- Louis Bonnassieux, Les grandes compagnies de commerce; étude pour servir à l'histoire de la colonisation, pp. 381 y 384.
- 36.- "Memorial que dió á la Magestad del Sr. D. Felipe V en el año de 1723 el Abad Dn. Manuel Juin de Nacion Francés Maestro del Oratorio de S.A.R. el Duque de Orleans, y Arcediano de la Catedral de Dál sobre el proyecto que habia formado de llevar el evangelio á los Países del Estrecho de Magallanes, y por una Colonia de Españoles", BPM-MA, t. LI, Ms. 2864, f. 174r y Dahlgren, Les Relations..., p. 180.
- 37.- J.P. Duviols, "Une expédition française sur les côtes de l'Amérique méridionale en 1699, 1700 et 1701", p. 117.
- 38.- ANP Mar B2 152, ff. 151 a 152v.
- 39.- Cit. en Dahlgren, Les Relations..., p. 116.
- 40.- Magon de la Balue nació en Saint Malo en 1685. Hijo de Magon de la Lande, secretario y consejero del rey. Uno de sus tres hermanos, Magon de la Lande, también se ocupaba como él del armado de barcos y otro, el caballero de Terloye servía en la Armada real. Su cuñado fue Jean Baptiste du Plessis, vizconde de Grénédan, que era consejero del Parlamento de Bretaña. Todos estos datos nos indican los lazos de la familia Magon con la nobleza togada.
- 41.- Dahlgren, Les Relations..., pp. 151/5.
- 42.- Ibid., p. 160.
- 43.- Bonnassieux, Les grandes compagnies..., p. 388.
- 44.- Dahlgren, Les Relations..., p. 121.
- 45.- H. Sée, "Le commerce maritime de Saint Malo d'après les papiers des Magon", p. 3.

- 46.- En las líneas siguientes seguimos a Elena Scheus de Studer, La trata de negros en el Río de la Plata durante el siglo XVIII.
- 47.- Documentos Historicos. Consultas do Conselho Ultramarino. Rio de Janeiro - Bahia, vol. XCVI, pp. 26/8, 41/51, 112, 138/40, 152/7, 160/1 y 257/63.
- 48.- Leon Vignols, "El asiento francés (1701-1713) e inglés (1713-1750) y el comercio franco-español desde 1700 hasta 1730", pp. 8/10.
- 49.- A. Vührer, Histoire de la dette, t. I, pp. 156/7.
- 50.- BNP Mss. Fr. 8973.
- 51.- Dahlgren, Les Relations..., pp. 208/9.
- 52.- Carta del marqués de Grimaldo al cardenal Acquaviva, Madrid, 16/xi/1724, en Marie Helmer, "Malte contre Mindanao. Pirates et contrabandiers", p. 382.
- 53.- Carta del 23/x/1724, BNM Ms. 19512, N°66, ff. 520 a 528.
- 54.- Consulta del Consejo de Indias del 16/i/1725, BNM Ms. 19512, N°69, ff. 558 a 572.
- 55.- ANP Mar B1 4, ff. 342 a 342v.
- 56.- Lévy, Capitalistes et pouvoir..., t. I, pp. 296/7.
- 57.- Carrière, Negociantes marseillais..., t. I, p. 85.
- 58.- H. Kamen, La guerra de sucesión en España, p. 78.
- 59.- Cit. en Dahlgren, "Le Comte Jérôme de Pontchartrain et les armateurs de Saint Malo", p. 226, nota.
- 60.- ANP Mar B1 4, ff. 86/7.
- 61.- Carta de Patricio Laules, v/1720, AGI IG 329.
- 62.- M. Moreyra Paz-Soldán, El Tribunal del Consulado de Lima, t. I, p. 246.
- 63.- Kamen, La guerra de sucesión..., p. 172.
- 64.- Ibid., pp. 173/4.
- 65.- El modelo de sumisión era el siguiente: "Nous soussignés, armateurs et capitaines des vaisseaux....., donnons notre parole d'honneur à M. Lempereur, Ordonnateur de la Marine, que les dits vaisseaux et leur cargaisons sont uniquement destinés pour Cadix, où les dits vaisseaux iront directement et reviendront pareillement en droiture en France avec le même équipage, sans faire aucun autre voyage et sans que les corps des dits vaisseaux puissent être vendus, sans la permission du roi; et, en cas qu'ils aillent à la Mer du Sud, et même ailleurs, nous nous soumettons à la confiscation des dits vaisseaux et de leur chargement et, en outre, à payer solidairement une somme de 100.000 piastres effectives (soit environ 350.000 livres [nota de

- Dupont⁷⁾, pour chacun des dits vaisseaux aux mains du Trésorier de la Marine, durant six mois à compter de ce jour et à telles peines qu'il plaira à Sa Majesté, à nous imposer", en E. Dupont, L'Aumônière des corsaires, l'Abbé Jouin (1672-1720), pp. XXII/XXIII.
- 66.- Dahlgren, "L'Expedition de Martinet et la fin du commerce français dans la mer du Sud", pp. 262/6.
- 67.- Ibid., pp. 266/7.
- 68.- Ibid., pp. 282/3.
- 69.- ANP Mar B1 4, ff. 148 a 149v.
- 70.- Dahlgren, "Voyages français à destination de la mer du Sud avant Bougainville (1695-1749)", p. 429.
- 71.- AHN Estado 4571¹.
- 72.- ACT Libro 196.
- 73.- AGI EC 935, Cuaderno 1, f. 3v.
- 74.- L. Vignols y H. Sée, "La fin du commerce interlope dans l'Amérique espagnole", p. 11.
- 75.- ANP Mar B2 182, ff. 138 y 138v.
- 76.- Frank Spooner, The International Economy and Monetary Movements in France, 1493-1725, p. 306.
- 77.- Cartas de La Lande Magon del 23/viii/1703 y 15/vi/1705, ANP G7 183 y G7 185.
- 78.- Kamen, La guerra de sucesión..., pp. 192 y 194.
- 79.- Dahlgren, Les Relations..., p. 165.
- 80.- Carrière, Negociantes marseillais..., t. I, p. 104.
- 81.- Herman Muller, "British Business and Spanish America, 1800", p. 18.
- 82.- Junta del Consulado de Lima del 29/vii/1704, AGI IG 1720.
- 83.- G. Céspedes del Castillo, "Datos sobre comercio y finanzas de Lima, 1707-1708", p. 944.
- 84.- AGI Lima 408.
- 85.- Jacques Savary des Brûlons, Dictionnaire universel du commerce, t. V, columna 1582.
- 86.- Geoffrey Walker, Política española y comercio colonial 1700-1789.
- 87.- B. Arzans de Orsua y Vela, Historia de la Villa Imperial de Potosí, t. III, p. 24.
- 88.- BNP Mss. Fr.N.A. 9336, ff. 241 a 242v.
- 89.- Carta de Ferrand del 13/vii/1712, ANP G7 193.
- 90.- De la Villegestreux, "Journal d'un navigateur malouin sous le règne de Louis XIV", p. 145.
- 91.- ANP Mar B4 34, f. 157.
- 92.- Dahlgren, Les Relations..., p. 49.

- 93.- ANP G7 1419.
- 94.- Dahlgren, "Le Comte...", pp. 228/9 y "Voyages...", p. 506.
- 95.- Carta del 3/ii/1706, ANP G7 196.
- 96.- Dahlgren, Les Relations..., pp. 186, 293/4 y 298.
- 97.- Saint Malo, 1/vi/1707, ANP G7 187.
- 98.- Carta de Sancho de Cabrera al Rey, AGI Cádiz 315.
- 99.- ANP G7 1687, N°213.
- 100.- ANP G7 1831, N°232.
- 101.- AGI IG 1720.
- 102.- Carta del virrey de Nueva España, México, 25/vi/1706, AGI Lima 408.
- 103.- Carta del virrey Castellanos a Gaspar de Pinedo, Lima, 31/vii/1708, AGI Lima 408.
- 104.- J. Tovar Velarde, "La Audiencia de Lima 1705-1707. Dos años de gobierno criollo en el Perú", p. 408.
- 105.- Scheus de Studer, La trata de negros..., p. 123.
- 106.- Lutgardo García, "El comercio español con América (1650-1700)", pp. 154/66 y 178/9.
- 107.- ANP Mar B7 87, f. 349.
- 108.- BNP Mss.Fr.N.A. 9336, ff. 241 a 242v.
- 109.- Escrito del conde de Castel Blanco a la reina de Francia, APM Felipe V, Legajo 299.
- 110.- ANP G7 1695, N°57.
- 111.- AHN Estado 2313 y AGI Lima 483.
- 112.- A.M. de Boislisle (ed), Correspondance des contrôleurs généraux des Finances avec les intendants des provinces, t. II, p. 17.
- 113.- Arzans, Historia..., t. II, p. 464.
- 114.- ANP Mar B2 188, ff. 515 a 518.
- 115.- ANP Mar B1 39, f. 146v.
- 116.- ANP Mar B7 87, ff. 87 y 88.
- 117.- ANP Mar B2 215, ff. 202 a 203.
- 118.- ANP G7 188.
- 119.- ANP G7 186.
- 120.- ANP G7 190.
- 121.- ANP G7 193.
- 122.- ANP G7 196.
- 123.- ANP G7 196.
- 124.- ANP G7 196.
- 125.- ANP G7 196.
- 126.- ANP G7 1695, N°57.
- 127.- ANP G7 1703, N°29.

- 128.- Carta del Consejo al Rey, Madrid, 20/i/1720, AGI Lima 348.
- 129.- AHN Estado 4571¹.
- 130.- Carta del príncipe de Chelemar, embajador de España, al marqués de Grimaldo, Paris, 9/ix/1715.
- 131.- Kamen, La guerra de sucesión..., pp. 203/6.

CAPITULO III: ESPAÑA.

La colonia francesa de Cádiz.

En tanto la colonia francesa establecida en Cádiz no fue en absoluto ajena al comercio franco-americano (en todas sus variantes) y como creo que había una relación inversa entre el comercio realizado por los extranjeros en Cádiz mediante el sistema tradicional de flotas y galeones y el desarrollado por sus connacionales en forma directa con las colonias españolas, pienso que es necesario prestar especial atención a esta suerte de relación trilateral entre Francia, España y el Perú, en la cual la colonia francesa de Cádiz jugaba un papel relevante.

A fines del siglo xvii los comerciantes extranjeros tenían sólo dos maneras de comerciar con las colonias españolas de América: o bien hacerlo por Cádiz utilizando testaferros peninsulares o bien mediante el comercio ilícito realizado en forma directa. Hacia 1691 esta última actividad era ejercida por ingleses y holandeses, que tenían en Jamaica y Curaçao importantes bases de penetración. Sin embargo, resultaba mucho más económico para las potencias europeas y sus comerciantes negociar con las Indias a través de España, "pues los gastos de sostenimiento eran de España mientras que sus rivales obtenían los beneficios netos"(1).

La variante de las flotas era preferida por los franceses, pero también ejercitada por los holandeses, ingleses, hamburgueses, genoveses y flamencos. La participación de otras potencias europeas en el comercio con las colonias españolas de América vía Sevilla y Cádiz era notable. En los galeones que retornaron a Cádiz en 1682 se trajeron 22.808.977 pesos; de e-

llos se exportaron 2.500.000 pesos a Francia, 2.500.000 a Inglaterra, 3.500.000 a Holanda y 4.500.000 a Génova. Una memoria de 1691 afirmaba que los franceses, ingleses, holandeses, hamburgueses, genoveses y flamencos enviaban a Cádiz, en oportunidad de cada salida de las flotas y galeones, mercaderías por valor de 50.000.000 libras tornesas, de los cuales un tercio permanecía en España y los dos tercios restantes pasaban a Indias. La parte española se limitaba a 2.500.000 libras. El mismo autor evalúa los retornos de la siguiente manera: Francia 13 o 14.000.000 libras tornesas, Inglaterra 6 o 7.000.000, Holanda 10.000.000, Hamburgo 4.000.000, Génova 11 o 12.000.000 y Flandes 6.000.000 (el total era de aproximadamente unos 53.000.000 libras). Anualmente se exportaban de Francia a España telas por valor de 8.000.000 libras tornesas; de telas de Rouen se embarcaban en los galeones 2.400.000 libras y en la flota 1.800.000. A principios del siglo xviii todavía continuaba la preponderancia gala entre los comerciantes extranjeros establecidos en Andalucía, ya que, según un informe del cónsul francés en Cádiz, las 2/3 partes de lo embarcado por éstos en las flotas y galeones era de procedencia francesa(2).

Ni que decir que para aumentar la rentabilidad del negocio, la mayor parte de las mercaderías de origen galo eran introducidas ilícitamente en España, bien a través de los Pirineos (siendo la zona del País Vasco muy importante) o bien por vía marítima; y embarcadas del mismo modo en los navíos que se dirigían a América. El objetivo de estas maniobras era evitar el pago de los derechos aduaneros, que ascendían a cerca del 23% del valor de las mercaderías.

En una larga carta del 14 de enero de 1691 el gobernador

de Cádiz, Francisco de Velazco, se quejaba que la mayor parte de los productos despachados en los galeones (especialmente la lencería y los tejidos de lana) eran de origen francés, y en su mayor parte trasladados al puerto en buques genoveses. Antes de la ruptura con Francia atracaban en los puertos andaluces 2 o 3 navíos genoveses al año, y luego esta cifra se incrementó a 12 o 13.

Con el fin de evitarse problemas con las autoridades españolas, algunos franceses se hacían pasar por nativos de Abignon (que estaba bajo jurisdicción papal) y otros decían ser de Navarra la Baja, evitando de esta manera, en base a la legislación vigente que les otorgaba carta de ciudadanía española, que se les estorbase. También había quienes preferían utilizar la vía de Portugal para comerciar con España, empleando almacenes establecidos en Lisboa, Faro y Lagos. Otro modo que tenemos de notar la importancia del comercio francés es viendo que con anterioridad a la guerra de Sucesión llegaban anualmente a Cádiz, antes de la partida de las flotas o los galeones, 4 navíos de Saint Malo cargados de textiles que tenían que ser despachados rumbo a América(3).

El gráfico 3.1. señala la correspondencia existente entre las importaciones francesas en España con las salidas de las flotas y galeones. En general se ve como la mayor parte de las veces los picos de la curva coinciden con los años de partida de los convoyes. Lamentablemente, las cifras que Romano da sobre el comercio exterior francés no están desglosadas entre las importaciones españolas propiamente dichas y las re-exportaciones a las colonias. La serie presenta otro inconveniente, que es su fecha de inicio, lo que nos impide comprobar a tra-

Cuadro 3.1.: Movimiento comercial entre España e Indias y España y Francia (1716-1780).

Años	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1716	427,95					427,95			9,23
7	1187,25		2840,08			4027,33			12,75
8						-			16,71
9						-			15,02
1720	221,50		4337,68			4599,18	6313,34	3071,99	42,88
1	244			2047,03		2291,03	2497,99	1075,15	10,39
2	1369,18					1369,18	1188,31	634,50	13,93
3	640,18		4309,98	3127,79		8077,95	9160,99	4548,24	53,48
4	208,90					208,90	792,40	316,45	21,74
5	1073,15		3744,50			4817,65	6723,21	2885,85	25,42
6	325,32					325,32	447,10	279,59	24,07
7						-	-	-	21,15
8	1313,50					1313,50	2225,52	500,97	28,53
9	113,25		4882,23			4995,48	5859,53	2212,61	37,04
1730	233,75			3962,06		4195,81	6289,78	3665,82	27,61
1	788,97					788,97	1990,96	396,02	29,22
2	397,20		4659,06			5056,26	10954,38	4495,58	33,39
3	634,01					634,01	2302,08	499,44	28,68
4						-	38,38	0	26,10
5	982,20		3339,27			4321,47	8080,34	4364,26	30
6	174,37				330,50	504,87	1127,45	43,05	30,31
7	261,41			1891,37		2152,78	5486,70	2482,32	23,88
8	95,75					95,75	152,62	20,11	31,58
9						-	286,41	121,38	32,10
1740						-	1505,05	119,56	34,43
1						-	3629,35	1385,74	39,44
2		871				871	4630,77	2014,02	33,01
3		618				618	4584,38	2451,43	33,20
4						-	5359,87	1032,90	26,64
5						-	5235,03	1177,32	27,08
6		550				550	6931,76	2183,02	23,82
7						-	3042,27	682,83	21,07
8		485				485	-	-	30,23
9		827				827	7187,19	3263,25	44,03
1750		1155				1155	8523,59	3608,48	57,83
1		301				301	6885,88	3687,45	50,27
2		339				339			57,21
3		656				656			58,19
4						-			50,15
5		320				320			42,17
6		930				930			66,27
7		204				204			41,93
8		1347				1347			35,19
9		789				789			52,10

Años	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1760						666			39,33
1		301				301			41,65
2						-			37,25
3		980				980			54,34
4		760				760			47,08
5		1740	8013,62			9753,62			55,63
6		820				820			42,44
7		1360				1360			41,05
8		660	5588			6248			50,47
9		2880				2880			39,86
1770		1740				1740			37,49
1						-			42,94
2			7674,75			7674,75			44,18
3						-			44,35
4						-			49,80
5						-			32,23
6			8176			8176			44,12
7						-			40,57
8						-			32,40
9						-			35,32
1780						-			29,26

Col. 1= Navíos de registro.

Col. 2= Navíos de registro a Chile.

Col. 3= Flotas.

Col. 4= Galeones.

Col. 5 = Azogues.

Col. 6= Sumatoria de 1 a 5.

Col. 7= Total exportado a las colonias en toneladas (según García Baquero)

Col. 8= 7 - productos agrarios.

Col. 9= Importaciones francesas en España.

Col. 1 a 8 en toneladas.

Col. 9 en millones de francos.

Fuentes:

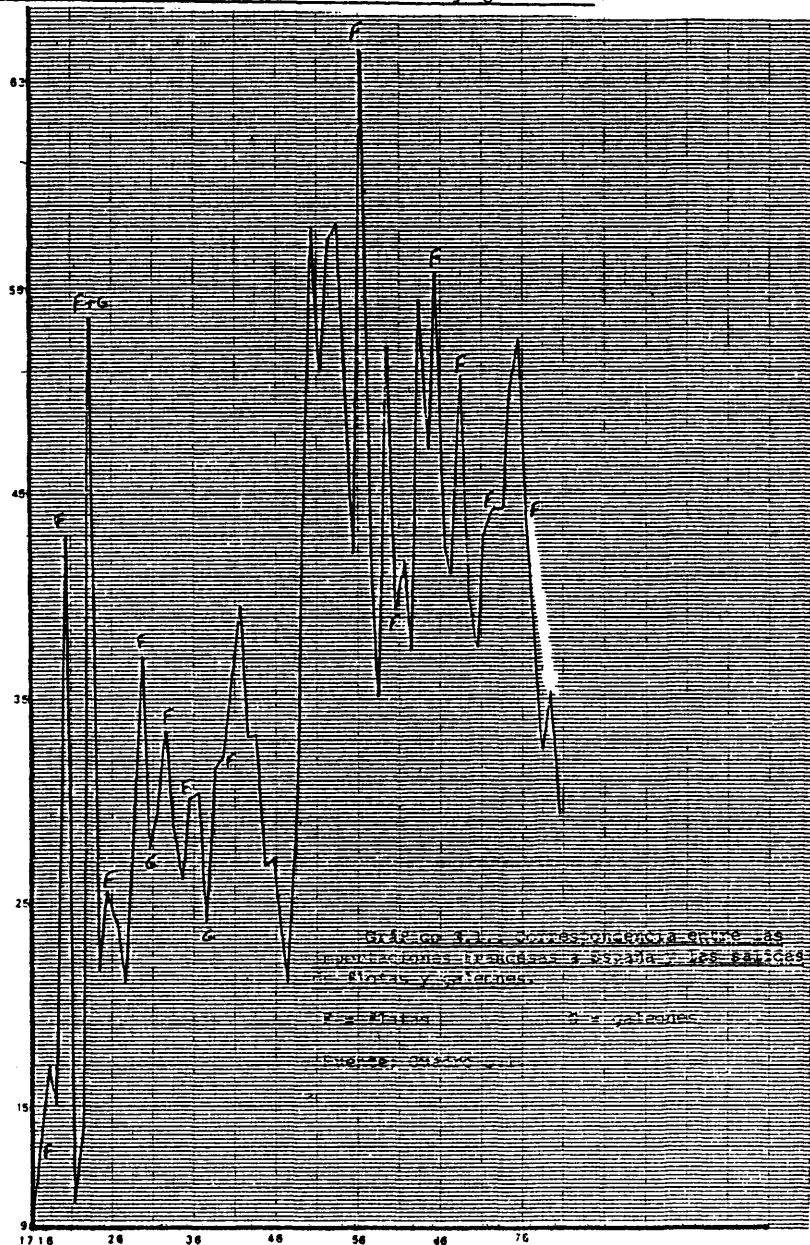
Col 1, 3, 4 y 5: G. Walker, Política española y comercio colonial 1700-1789, pp. 281-291.

Col 2: R. Carmagnani: Les mécanismes de la vie économique dans une société coloniales: le Chili (1630-1830), pp. 303-309.

Col 7 y 8: A. García-Baquero: Cádiz y el Atlántico (1717-1778), t. II, pp. 212-219.

Col 9: R. Romano, "Documenti e prime considerazioni in torno alla 'Balance du commerce' della Francia dal 1716 al 1780", en Studi in onore di Armando Sapori, vol. II, pp. 1265-1300.

Gráfico 3.1.: Correspondencia entre las importaciones francesas en España y las salidas de flotas y galeones.



vés de ella nuestras palabras en el sentido de la relación inversa existente entre el comercio directo y el comercio vía Cá diz. De todas maneras la recuperación de la curva no se nota hasta la década de los 20, habiendo ya pasado el auge de la presencia gala en el Pacífico, y la epidemia de peste que asoló a Marsella y motivó el cierre de la frontera hispano-francesa.

En el cuadro 3.1. se recogen las cifras del movimiento comercial entre España e Indias y España y Francia. Si bien las cifras que disponemos para el comercio colonial son generales, y vienen dadas en toneladas de aforamiento, en contra de las ci fras francesas, expresadas en millones de francos, hemos intentado correlacionar las importaciones de productos franceses con las exportaciones españolas a América. A fin de que el coe ficiente obtenido pudiera recoger mejor el comportamiento de las re-exportaciones coloniales excluimos, de los totales dados por García-Baquero, las cifras correspondientes a los productos provenientes del agro español o las especies, quedando: ropas y efectos de palmeo, papel, plumas, lienzos listados, hi lo blanco, hilo acarreto, cintas, bayetas, libros de bótica y otros productos. Su monto se recoje en la columna 7. El coefi- ciente de correlación obtenido fue de 0,5439 ($r^2 = 0,2958$), lo que indicaría que casi un 30% de lo importado de Francia se re exportaba a las colonias. Dadas las características de las series creemos que el coeficiente obtenido es lo suficientemente significativo como para resaltar su importancia.

Otro elemento de juicio a agregar para insistir en la relación inversa es la composición de las flotas que en 1706 lle garon a Tierra Firme y a Nueva España. A Cartagena llegaron 9

navíos, algunos a media carga y otros al tercio, mientras que a Nueva España se destinaron 16 navíos, todos con su carga completa(4), cuando lo corriente era que "siempre se han duplicado para Puertobelo los Basos y las cargazones que conducen". Evidentemente que el comercio gaditano, y especialmente los franceses allí instalados, estaba bastante al tanto de la situación peruana.

En 1605 y 1622 las colonias extranjeras de Cádiz estaban constituidas por 27 y 115 personas, respectivamente, de las cuales 7 (el 26%) y 33 (el 29%) eran francesas. Estas cifras hablan bastante claramente de la importancia de la colonia galega en Andalucía(5). Los porcentajes de la composición de las diferentes colonias son más o menos parecidos a los retornos en metálico que recibían de Indias. Según una memoria francesa de 1691, a la que ya hemos aludido, las distintas colonias extranjeras recibieron a la vuelta de las flotas y los galeones 53 millones de libras tornesas, distribuidas de la siguiente manera:

Franceses	26,41%
Ingleses	13,20%
Holandeses	18,87%
Hamburgueses	7,55%
Genoveses	22,65%
Flamencos	11,32%

Durante el siglo xvii el Consulado de Sevilla tuvo una actitud aparentemente contradictoria frente al problema de la participación de los extranjeros en el comercio de Indias. En

general, la presencia foránea era mal vista. Pero más allá de los alegatos, lo cierto era que la mayor parte del comercio local estaba implicado en negocios ilegales, en estrecha asociación con los extranjeros, razón por la cual la oposición a su participación en el comercio legal no era, en el fondo, tan profunda(7).

La visión de Cádiz como puerto de Europa se va a perder entre 1700 y 1725, coincidiendo con la crisis de la marina española y la guerra de Sucesión española. Luego se produjo una recuperación, pero la hegemonía andaluza nunca más fue total. Europa había comenzado a reconquistar América, y a través del Caribe y del Río de la Plata los ingleses, franceses y holandeses penetraban en sus entrañas.. El lamentable estado de la flota española y la actividad de otras potencias europeas llevaron a los franceses a plantearse la posibilidad de realizar un comercio directo con las colonias. Desde fechas muy tempranas encontramos ideas en este sentido, como la expuesta en la ya citada memoria de 1691, donde se planteaba la posibilidad de ocupar una isla vecina a la costa americana como cabeza de puente, para desde allí comerciar con el continente. Dice la memoria:

"Le troisième moyen et qui me paroit très important seroit l'établissement du commerce à la longueur de la pique; ce commerce est d'un très grand profit, en ce qu'on porte par son moyen des marchandises aux Indes occidentales immédiatement, et l'on en raporte l'or et l'argent, les pierreries et autres choses, en évitant les droits d'entrée et de sortie à Cadix et aux Indes... Il n'y auroit que deux mesures à prendre pour établir ce commerce; la première seroit de se rendre maîtres de quelque isle assés voisine des habitations espagnoles, pour que, à la faveur de cette proximité, on put y lier cette sorte de négoce.

La seconde seroit de gagner par l'argent un gouverneur de quelque place espagnole aux Indes, qui permit à nos vaisseaux d'y aborder avec la meme liberté dont jouissent les Anglois et les Hollandois. On estoit entré en quelque négociation pour cela, et la chose auroit reussi sans cette derniere guerre qui est survenue et qui a tout rompu.

Il faut observer que pour reussir dans ce dessein, et pour établir la confiance necessaire aux Indes, entre les sujets du Roy et les Espagnols, il faudroit se résoudre à arreter toutes les entreprises de nos corsaires et flibustiers en ces mers-là, et les Hollandois ne se sont plus avancés que les Anglois dans cette sorte de commerce que parce que ceux-ci ont des corsaires dans leurs isles et que les autres n'en ont point"(8).

Lo cierto es que antes de 1691 el comercio de Francia con Cádiz había disminuido de forma notable. Esta disminución se debería, según la misma fuente, a los enfrentamientos entre los españoles y los franceses, a la envidia de los primeros, a la alteración (disminución de la calidad) de las manufacturas francesas y la admisión de otras de origen extranjero. A lo anterior hay que sumar el mayor coste de las mercaderías francesas en relación con las restantes de origen europeo(9). Tras la firma, en 1659, del tratado de los Pirineos, España concedió a Francia la condición de "nación más favorecida" en materia comercial. A esto hay que sumar las nuevas condiciones creadas con la llegada de los Borbones al trono de España; todo lo cual permitió una ampliación de la colonia francesa en Cádiz. En 1709 había 154 vecinos (616 personas en total) y en 1733, 910 personas(10).

De esta importante colonias sólo nos interesa analizar el comportamiento de las grandes casas comerciales y de los comerciantes al por mayor, que eran quienes mantenían contactos mer

cantiles con las colonias americanas y con los puertos franceses implicados en el comercio directo con el Pacífico. Y en este sentido, importa verificar si hubo o no conflictos entre la "nación francesa" de Cádiz y los comerciantes bretones y marse^llleses, impulsores del mencionado comercio. En tanto que los franceses establecidos en Cádiz se dedicaba a importar mercade^rías francesas para luego re-exportarlas a América, podían existir conflictos al competir por el mismo mercado. En base a los datos aportados por Girard y Ozanam construimos el cuadro 3.2., que nos habla de la presencia de las grandes casas comerciales y de los comerciantes al por mayor en Cádiz y Sevi^llla(11). Se advierte un importante aumento en el número de comerciantes en 1724, que coincidiría, quizás, con la recuperación a que aludíamos anteriormente y el fin del comercio directo. Pero lo más significativo es que las cifras de 1724 y de 1728 no se volvieron a alcanzar hasta la década de los 70, cuando comenzaron a sentirse las reformas liberalizadoras en el comercio colonial implementadas por Carlos III, y que tenían como uno de sus objetivos el fin del contrabando.

En general hay que tener en cuenta que los comerciantes franceses establecidos en Cádiz y que operaban con América eran aquellos que podían disponer de capitales considerables que les permitieran no tener que esperar como una cuestión vital el lento regreso de sus ganancias en las colonias. Este lento regreso contrasta, de alguna manera, con la mayor rapidez de los retornos efectuados por el comercio directo, que en determinadas ocasiones podía ser emprendido por gente que contara menos capital, y entonces sí, podríamos encontrar alguna razón para explicar las contradicciones mencionadas por deter-

Cuadro 3.2.: Presencia de las grandes casas comerciales y de los comerciantes al por mayor franceses en Cádiz y Sevilla.

1685	....	16
1700	....	29
1724	....	65
1728	....	66
1729	....	62
1736	....	57
1738	....	47
1745	....	50
1748	....	40
1751	....	61
1755	....	59
1758	....	56
1763	....	63
1771	....	72
1776	....	70
1778	....	70
1783	....	55
1785	....	55
1791	....	62

Fuentes: A. Girard, Le commerce français à Seville et Cadix au temps des Habsbourg; y D. Ozanam, "La colonie française de Cadix au XVIIIe. siècle, d'après un document inédit (1777)".

minados autores. De todas formas, los pequeños inversores siempre colocaban su dinero en negocios impulsados por los grandes armadores y mercaderes. Los motivos de estas inversiones en parte se deberían al carácter altamente especulativo del comercio americano, que atraía no sólo a los comerciantes, sino también a mucha otra gente dispuesta a invertir en negocios "lucrativos".

Una manera de constatar hasta que punto hubo o no enfrentamientos entre uno y otro grupo francés es repasar la lista de los mercaderes asentados en Cádiz y cotejarla con la de los armadores de los navíos fletados al Pacífico. En este sentido nos encontramos que los siguientes comerciantes (o familias de comerciantes) participaban en ambas actividades:

- 1) Los hermanos Magon, establecidos en Cádiz desde el siglo xvii, y de gran importancia en Saint Malo. Armaron, al menos, "La-Vierge-de-Grâce" (1706), "La-Petite-Vierge-de-Grâce" (1706), "La-Notre-Dame-de-l'Assomption" (1708), y otra vez la "Vierge-de-Grâce" (1710).
- 2) Los hermanos Lefer, también de Saint Malo, que participaron en el armado de "Le-Beauvais" (1706), "Le-Saint-François" (1705), "Les-Deux-Couronnes-Catholiques" (1710), "Le-Prince-Heureux-des-Asturies" (1711), "Le-Marquis-de-Vibray" (1711), "La-Marie-Angélique" (1714), "Le-Saint-Joseph" (1714) y "Le-Saint-François" (1716). Desde 1724 encontramos a los hermanos Lefer asociados en Cádiz a los hermanos Magon.
- 3) Gilly, en Cádiz desde 1715 y asociado con Galibert. Participó en el armado del "Comte-de-Lamoignon" (1714).
- 4) Casaubon, establecido en Cádiz desde 1724, y Béhic, en la

misma plaza desde el año 1729, participaron en el armado del navío "Condé" (1745).

- 5) Pierre Porée, en Cádiz desde 1703 o 1704. Su familia participó en el armado del "Saint-Esprit" (1703) y de "La- Notre-Dame-de-l'Assomption" (1708).
- 6) Los hermanos Jolif, en Cádiz desde 1724. Participaron del armado del "Saint-Joseph" (1703), de "La-Sainte-Rose" (1712), "Le-Saint-Nicolas" (1712), "La-Thétis" (1720) y "Le-Saint-Louis" (1724).
- 7) Los Le Moine de Vitré, con negocios en Cádiz y América, armaron el "Saint-François" (1718) (12).

De esta comparación podemos ver que muchos de los que invertían en ambas modalidades del comercio eran prácticamente los mismos, y que, por lo tanto, las contradicciones, de haberlas, no podían ser muy grandes. La mancomunidad de intereses también se puede comprobar tras el desastre que supuso la expedición de Martinet, duro golpe para los intereses franceses en el Pacífico. M. de Grange, cuñado de Martinet, obtuvo autorización del rey de España para pasar al Perú con un barco de 50 cañones y poder vender todos los productos que llevara. De Grange se dirigió a Cádiz con el navío "Zelerain" y allí se asombró de la fría acogida dispensada por la colonia francesa. Es que los mercaderes galos que tenían participación en el armado de los navíos confiscados señalaban unánimemente a Martinet y a todos sus compañeros como traidores y como sujetos al servicio de una nación extranjera(13).

Era común que los buques franceses se dirigieran a Cádiz para completar su carga. Esta situación aparece clarísima en

el caso del "Saint-Joseph", que llegó a Cádiz en enero de 1715. Así es como se subieron a bordo 5.339,5 arrobas de vino en botijas, barriles y cuarterolas; 31 tercios de ropa, 16 marcas de cera y 15 pipas de aguardiente, comprados en Jerez de la Frontera y el Puerto de Santa María. En las instrucciones que llevaba el capitán figuraba la de comprar, al margen del vino y el aguardiente, 100 quintales de pasas, 30 quintales de almendras, 400 botijas de aceite, 400 resmas de papel de Génova, 100 botijas de aceitunas de Sevilla, 1.000 varas de tafetán doble negro, 2.000 varas de tafetán de colores surtidos de Sevilla, 50 libras de seda de Granada y 7 quintales de cera blanca(14).

Otro elemento a tener en cuenta en la línea argumental que estamos desarrollando es la procedencia de los comerciantes. De los 80 censados en 1714 (correspondientes a 68 casas comerciales), 24 eran originarios de Provenza (20 de Marsella y 2 de Toulon) y 20 de Bretaña (8 de Saint Malo, 6 de Nantes y 4 de Morlaix)(15). Esto último equivale a decir que el 55% de los franceses establecidos en Cádiz eran originarios de las principales regiones francesas que comerciaban con el Pacífico en forma directa, razón por la cual los nexos entre los grupos de comerciantes situados a ambos lados de los Pirineos podían ser más estrechos.

Recién después de 1724-1725, fecha límite del comercio directo francés, los mercaderes galos establecidos en Cádiz se opusieron a este tipo de comercio. Así fue como el 15 de abril de 1726, Magon de la Balue escribía que "il serait à souhaiter que les Espagnols ne souffrissent plus d'interlopes d'aucune nation et que le commerce se fit, comme jadis, par des flotes et

galions"(16). Pese a ello, los lazos de los franceses con el Pacífico continuaron durante algún tiempo. En este sentido, los primeros navíos de registro despachados después de 1740 desde Cádiz a Chile también aportan datos de interés. Los 4 registros enviados en 1742, los 2 de 1743 y el de 1746, lo que equivale a decir la totalidad de los navíos que zarparon de Cádiz al Mar del Sur en esos años, eran franceses(17).

En general los comerciantes galos remitían mercaderías de fabricación doméstica a Cádiz con una frecuencia bianual, que trataba de coincidir, en forma aproximada, con las salidas de flotas y galeones. Se prefería despachar los productos a Indias, ya que esta actividad dejaba un margen de beneficios del 40 al 50%, mientras que si se vendían en España las ganancias se limitaban a un 12 o a un 15%(18).

Pasado el boom del comercio directo francés con América, aplacados los efectos de la crisis financiera provocada por el experimento de Law y restablecido mínimamente el tráfico entre España y sus colonias, Francia prefirió restablecer el anterior método comercial, es decir, el abastecimiento de flotas y galeones, lo que suponía menores riesgos y también menores complicaciones políticas. A través de las actuaciones de la Junta de Sanidad (establecida para impedir el paso de personas y mercaderías transmisoras de la peste, que por aquellos años asolaba el sur de Francia), vemos una reactivación del comercio entre España y Francia. No se trataba sólo de comerciantes que pedían permiso para trasladarse a Madrid(19) o a Cádiz, sino también de otros mercaderes ya establecidos en la Península que solicitaban la introducción de géneros estacionados en la frontera desde el inicio de la peste(20).

La rígida situación fronteriza, que prácticamente había vedado el paso de las mercaderías galas, supuso que el contrabando se convirtiera en la actividad preferida a ambos lados de la línea divisoria. El centro de actividad de este original comercio estaba establecido en Bayona, con un sub-centro en la población fronteriza de San Juan de Luz. El fácil cruce del Bidasoa entre Hendaya y Fuenterrabía facilitaba la tarea, aunque el paso ilegal de las mercaderías también se realizaba por los pasos de los Pirineos navarros, especialmente entre Vera y Lesaca(21). Sin embargo, esta no era la única fuente de aprovisionamiento, y así es como llegaban a Cádiz navíos fletados directamente desde Marsella(22).

La nueva preferencia por el sistema de flotas y galeones no quiere decir que el comercio directo con el Mar del Sur no siguiera contando con entusiastas partidarios. En una memoria de los "diputados de comercio" de Cádiz, de 1728, se propone el retorno a dicha práctica, dado el alto monto de los aranceles aduaneros:

"Les négociants du Royaume [de France] qui ont fait autrefois ce même commerce, craignant si peu les rigueurs du viceroy du Pérou, des gouverneurs et autres officiers royaux, non plus que les mesures éventuelles que prendrait l'Espagne, qu'ils sont prêts de faire des armements interlopes pour la Mer du Sud à leurs périls et risques, demandant seulement que le gouvernement [français] veuille fermer les yeux et ne point les troubles dans le temps qu'ils armeront et qu'il leur promette un traitement favorable à leur retour; offrent même de se soumettre à donner au Roy la 10e. partie du produit net de la cargaison; sous l'obligation encore de n'embarquer que des marchandises provenant des manufactures du Royaume"(23).

Algunos años antes, el 28 de febrero de 1721, Magon de la

Balue le escribía a su corresponsal en Orleans, en los siguientes términos:

"Il serait à desirer qu'on peut s'en dédomager par ailleurs en faisant des entreprises pour le sud et pour le Mexique, mais quelle apparence y a-t-il de réussir au Sud, dans un temps que cette fatale compagnie /del Mar del Sur/ y a 8 ou 10 vaisseaux avec des cargaisons considérables qui ne luy ont rien coûté et qu'elle donnera pour rien aux Espagnols! Ainuy, je crois qu'il faut attendre quelque temps que ce pays soit débarrassé des vaisseaux de la Compagnie"(24),

No olvidemos que en esos momentos Magon estaba sumamente comprometido con el despacho de flotas y galeones (la flota zarpó de Cádiz el 7 de agosto de 1720 y los galeones lo hicieron en junio del años siguiente), y pese a ello, seguía pensando en las posibilidades que continuaba ofreciendo el comercio directo. El mismo comerciante fletaba a fines de 1719 el navío "Notre-Dame-du-Rosaire", con una carga de 300.000 libras tornesas (cerca de 75.000 pesos), hacia la Isla de las Vacas, pequeña isla francesa cercana a Santo Domingo, y lo que era más importante, muy próxima a Portobelo(25). Sin embargo, en 1724 y 1725 Magon pareció renunciar al comercio directo, al contar efectivamente con "el recurso de Cádiz de las flotas y galeones"(26). Y si bien participó en la reactivación del comercio con el Mar del Sur efectuado a mediados del siglo xviii, rápidamente lo abandonó al dejar de ser la región "abundante en oro y plata" que era antes y disminuir las ganancias y los rendimientos de las operaciones comerciales(27).

En relación con lo que decíamos más arriba de los vascos, resulta interesante medir el aumento de la colonia vasco-francesa en Cádiz, que de contar con sólo 2 comerciantes en 1714

pasó a tener 21 (10 de los cuales eran de Bayona) en 1777, convirtiéndose en el sector cuantitativamente más importante de la colonia francesa(28). Creemos que con este último hecho está relacionada la circunstancia de haber sido Bayona, junto con Dunkerque y Marsella, uno de los 3 puertos francos franceses en la segunda mitad del siglo xviii. Era a Bayona adonde llegaban, de contrabando, los pesos americanos (las piastras) que no podían penetrar legalmente en Francia. A tal fin eran sumamente útiles las pequeñas barcas de Vizcaya, de Asturias y hasta de Galicia que atracaban en Bayona con sus bodegas repletas de plata. En el tornaviaje regresaban con tabaco y otros artículos prohibidos en España(29).

Pese a todas las presiones francesas, las más fuertes de las cuales se ejercieron mientras duró la Guerra de Sucesión, momento cumbre de la influencia de Luis XIV en la corte de Madrid, Francia jamás pudo firmar con España un tratado de comercio. En este sentido tampoco tuvo éxito la misión del embajador de La March (1738-1741), cuyo principal objetivo era procurar la firma de algún pacto entre las dos coronas. El comercio francés con América estuvo presente durante mucho tiempo en las relaciones diplomáticas. En la firma de la paz de Utrecht esto así se manifestó, tal como lo atestiguan las instrucciones otorgadas al duque de Alba:

"Podrase establecer que en los comercios de Indias, no se permitirá a ninguna Nacion, mas ventaja de la que en este tratado quedaren establecidas y aclaradas, y que a el se reducen todos los que antes de aora, generales, o, particulares, publicos, o, secretos, se hayan executado ...Nacion ninguna ha de traficar derechamente en las Indias ni ha de llegar a sus puertos y costas, y que las ventajas que se les conzedan, y participacion que se les da en aquellas utilidades, han de entenderse devajo

la condicion de que han de salir sus Mercaderias desde mis puertos de España en Naos mias, y por mando de mis Vasallos Españoles, y que los retornos han de volver desde las Indias a mis Puertos de España, y que lo que en otra forma fuese, y los Navios que llegasen de qualquiera Nacion se havrian de reputar y tratar como de contravando"(30).

Una razón de peso que obligó a los franceses a volver al comercio legal y a la defensa del sistema de flotas y galeones fue la competencia inglesa, cuya máxima expresión era el asiento de negros y los navíos de permiso.

Más allá de las grandes ganancias que reportaba el comercio por Cádiz, éste presentaba facetas totalmente aleatorias (lo que suponía un aumento en los riesgos de los comerciantes). Estos riesgos aumentaron desde 1737, y fundamentalmente desde 1739, debido a los enfrentamientos entre España e Inglaterra. Posteriormente, la guerra de Sucesión Austríaca enfrentó a Inglaterra y Francia hasta 1748. Fue a partir de 1740 cuando el establecimiento de los registros permitió el libre comercio entre Cádiz y los puertos de Buenos Aires y del Mar del Sur. Quienes primero aprovecharon esta situación fueron los franceses establecidos en Cádiz. Como ya dijimos antes, los primeros registros conducidos al Pacífico fueron franceses, y recién desde 1748 comenzaron a navegar los registros españoles.

Hacia 1743 llegaban anualmente a Cádiz 4 barcos cargados con telas, por un importe aproximado al millón de pesos. Una sociedad de comerciantes franceses, establecidos en Cádiz, controlaba esa carga, que en su gran mayoría se debería dirigir a las colonias(31). La guerra inmovilizó en América numerosos fondos de los comerciantes franceses. La flota de 1749, que retornaba con 26 millones de pesos en mercaderías y 16 millones

en oro y plata, fue desviada a El Ferrol, en una clara maniobra del gobierno español contra los comerciantes galos, a quienes pertenecía más de la mitad de los productos y de los metales preciosos que retornaban(32).

El comercio colonial y el comercio directo.

Como consecuencia del declinar de las manufacturas españolas el comercio tendió a decrecer. En lo referente al comercio americano éste pasó de unas 19.800 toneladas medias anuales en 1600 a 4.650 en 1680. En correlación con esto, a la marina española le sucedió otro tanto. En 1701 la fuerza total de España en el Atlántico y el Caribe ascendía a 20 buques, al mando de Pedro Fernández de Navarrete. Cuatro de estos navíos formaban la flota de Barlovento, encargada de custodiar a los buques mercantes que hacían la travesía interatlántica.

El comercio entre España y las colonias americanas estaba garantizado por el sistema de flotas y galeones, que tras un período de rodaje en el siglo xvi, adoptó posteriormente una estructura estable. La flota, que se dirigía a Nueva España, concretamente al puerto de Veracruz, partía de Cádiz en mayo o junio, junto con otros buques sueltos que se dirigían a las Antillas. La otra flota, "los galeones de Tierra Firme", tenía como destino final Portobelo, en el istmo de Panamá, tras tocar previamente tierra en Cartagena de Indias. Zarpaban en agosto. A su regreso las flotas y los galeones se reunían en La Habana, para emprender juntos el viaje de vuelta. La periodicidad de estos viajes, al menos teóricamente, era anual, aunque con el correr del tiempo los lapsos entre flota y flota se espaciaron.

El Consulado de Sevilla comenzó a oponerse al sistema anual de flotas desde la segunda mitad del siglo xvii. La oposición se debía, en parte, a la saturación de los mercados americanos con productos manufacturados europeos. Una de las soluciones propuestas por el Consulado era espaciar la frecuencia de las flotas a una cada dos años, esperando evitar de esa manera el abarrotamiento de los puertos americanos. Para Lutgar-do García, los stocks almacenados en Indias se debían al gran número de navíos sueltos que arribaban a sus costas, al sistema anual de flotas, a la falta de numerario en las colonias y al contrabando. Pero como agrega el mismo autor, conviene tener en cuenta que las quejas del comercio sevillano se referían casi exclusivamente a los textiles(33). Pese a la concurrencia de los factores de índole comercial mencionados por García quizás habría que agregar otros de tipo estructural, más relacionados con el desarrollo económico y la autonomía alcanzada por las colonias en el siglo xvii. Las irregularidades en el despacho de flotas y galeones no fueron algo original del siglo xviii. Ya en la segunda mitad de la centuria anterior se despacharon a Nueva España el 60% de las flotas teóricamente programadas (tenían una frecuencia anual) y a Tierra Firme sólo el 40%(34). El cuadro 3.3. recoge la frecuencia con que se despacharon los galeones desde la segunda mitad del siglo xvii hasta su desaparición definitiva en 1740.

En el período que nos ocupa, si bien todo el sistema estaba en crisis, los períodos sin flotas fueron la nota principal. Así vemos como entre 1700 y 1730 sólo zarparon de Cádiz 6 flotas, siendo la última del siglo xvii la correspondiente a 1695. Frecuentemente, el atraso entre flota y flota era provocado

Cuadro 3.3: Flotas a Cartagena-Portobelo (Galeones).

Años	Comandante	NG	NM	Tot	Ton.
1650	Juan de Echevarri				3.000
1651	Pedro Ursúa				3.000
1652	Martín Carlos de Mencos				2.900
1653	Marqués de Villarrubia				2.100
1658	Marqués de Villarrubia				s/d
1660	Pablo de Contreras				3.500
1662	Marqués de Villarrubia				4.000
1664	Manuel de Bolaños				s/d
1669	Manuel Bañuelos				s/d
1672	Diego de Ibarra				6.000
1675	Nicolás Fernández de Córdoba				2.000
1678	Enrique Enriquez de Gúzman				4.500
1681	Marqués de Brenes				4.500
1684	Gonzalo Chacón				4.000
1690	Marqués del Vado				4.000
1695	Diego Fernández de Zaldívar				4.000
1706	Conde de Casa Alegre	5	10	15	3.542,42
1713	Antonio de Echabertz y Subiza	-	3	3	1.290
1715	Conde de Vegaflorida	1	3	4	556,60
1721	Baltasar de Guevara	4	9	13	2.047,03
1723	Carlos Grillo	4	14	18	3.127,79
1730	Manuel López Pintado	6	15	21	3.962,06
1737	Blas de Lezo	2	6	8	1.891,37

NG: navíos de guerra

NM: navíos mercantes

Tot.: total

Ton.: tonelaje

El tonelaje total de 1706 a 1737 es de 16.417,27 toneladas, con 22 navíos de guerra y 60 mercantes, lo que hace un total de 82 embarcaciones.

Fuente: Lutgardo García, "El comercio español con América (1650-1700)", pp. 211/2 y G. Walker, Política española y comercio colonial (1700-1789), pp. 281/2.

por los mismos comerciantes. Dado el sistema de monopolio el retraso en los abastecimientos provocaba un aumento en la demanda de los productos europeos, cuya oferta era controlada por los grandes comerciantes. La consecuencia de todo esto era el mantenimiento de unos precios altos y totalmente distorsionados. En este contexto comienzan a llegar los productos del comercio directo, que supusieron una alteración bastante fuerte en el mercado. Esta actividad va a ser recogida posteriormente por algunos historiadores, que la entenderán como una reivindicación criolla frente al autoritarismo del poder central, causante del régimen monopolístico. Para ellos, la consecuencia directa del contrabando fue una disminución drástica de los precios, al provocar éste una normalización de la oferta.

Las mercaderías llegadas a Portobelo eran las consignadas al Perú. Tras atravesar el istmo, parte a lomo de mula, parte en canoa siguiendo el curso navegable del río Chagre, los productos llegaban a Panamá, desde donde se remitían a Lima en la Armada del Mar del Sur, la misma que transportaba los caudales peruanos, que luego se llevarían, siguiendo el camino inverso, a la Península.

No todas las mercaderías dirigidas a Portobelo se vendían en la feria. Parte de ellas habían sido compradas directamente en la Península por los comerciantes limeños. En la década de los años 30 hasta 1/4 o 1/3 del tonelaje de los galeones lo componían mercaderías compradas por estos métodos(35). Esto fue una causa constante de conflictos entre los comerciantes asentados en América y los residentes en Cádiz. Este grado de autonomía de los comerciantes limeños hablaría favorablemente

Cuadro 3.4.: Remisión de caudales en la Armada del Mar del Sur.

1707	7.120.800
1722	6.247.414
1726	11.399.073
1731	14.000.000
1739	11.734.192

Las cifras en pesos.

Fuente: G. Walker, Política española y comercio colonial, 1700-1789, pp. 226, 254 y 333, nota 84.

en el sentido de una buena acogida tributada por los mismos a los mercaderes franceses.

Si bien hasta fines de la dinastía Austria la monarquía contaba con suficientes buques como para garantizar el sistema, en los primeros años del siglo xviii la corona española tuvo que depender de comerciantes y especuladores, dado el estado lamentable en que se hallaba la marina española. Esta situación perduraba a principios de la década de los 20. En un memorial de la época, tras analizar que las ordenanzas de 1717 sobre el tema no fueron cumplidas, se decía que:

"Ha sido tal el descuido que se ha tenido en conserbar-la y arreglarla [a la Armada] que cuando mas lo hemos necesitado, no se ha hallado, y ha sido preciso valerse de la estrangera con inmenso trabajo y dispendio de la R.l Hacienda..."(36).

El punto máximo de esta crisis fue el ataque de los aliados, al mando de los almirantes ingleses Shovel y Rooke, que supuso la destrucción de la mayor parte de la flota que había

venido de la Nueva España y estaba fondeada en el puerto de Vigo. Cuando se produjo el ataque había en el puerto 15 buques de guerra franceses y 2 fragatas, que escoltaban a los 3 galeones y 13 mercantes españoles. Pese al desastre naval, la mayor parte de la plata embarcada se había puesto a salvo, al desembarcarse antes del ataque(37).

En 1711 se elaboró un proyecto para la normalización de la flota de la Nueva España, proyecto que fue el primero de una larga serie, que culminó tras algunas reformas en el Proyecto para galeones y flotas de 1720. El proyecto de 1711 introdujo dos innovaciones en relación con el funcionamiento anterior. En lo referente a la organización de la flota, lo característico hasta el momento había sido que la corona anunciaba la fecha de salida de la misma y le otorgaba protección militar, tras lo cual los comerciantes acudían a Sevilla con sus buques y mercancías para registrarlas y pagar los derechos aduaneros. El proyecto de 1711 establecía que dos de los mercantes se constituyeran como buques de guerra, en virtud de un contrato entre la corona y los propietarios de los navíos, y señalaba que se enviarían 6 mercantes, junto con la Capitana, a Nueva España. En lo referente a la política arancelaria se decidió simplificarla mediante la aplicación de un impuesto directo, el "palmeo", que se calculaba teniendo en cuenta el volumen de las mercaderías, independientemente de su peso y valor. El impuesto se cobraría en Cádiz, tanto a los productos exportados como a los metales preciosos y las restantes importaciones.

En 1720 apareció el ya mencionado Proyecto para Galeones y Flotas del Perú y Nueva España y para Navíos de Registro y Avisos, que tenía como principal objetivo relanzar el comercio

español, una vez consolidada la nueva dinastía reinante. En parte se recogía el proyecto de 1711 (según vigente el sistema de palmeo) y en parte algunas reformas aplicadas en 1716, 1717 y 1718, en las que se estipulaba el aumento que deberían pagar los metales preciosos. A partir de 1726 Patiño asumió el control de la Real Hacienda y profundizó algunas de las reformas que se habían producido anteriormente. En lo referente al comercio con América se impulsó el nuevo concepto de las compañías comerciales de monopolio limitado, y así surgieron, entre otras, la Compañía Guipuzcoana de Caracas (que se haría cargo del cacao venezolano); la de Galicia (para ocuparse del palo de Campeche y rápidamente liquidada); etc.

En 1735 se dio una Real Cédula cuya cuarta sección fue motivo de escándalo. En ella se prohibían las compras que los "americanos" hacían directamente en la Península. Ante la ola de protestas levantada se decidió dar marcha atrás mediante otra cédula (de fecha 20 de noviembre de 1738), en la que se limitaba la compra directa a los comerciantes coloniales a través de las casas establecidas en Cádiz. A partir de 1739 se decidió suprimir las flotas y reemplazarlas por los navíos de registro, navíos sueltos que no navegaban en convoy. Esta reglamentación fue modificada en 1756, con la vuelta al sistema de flotas, pero sólo en lo referente a Veracruz.

En lo que a nosotros nos concierne, hay que señalar que la innovación de los registros coincidió con la destrucción de Portobelo por parte del almirante inglés Anson, lo que también supuso un golpe mortal para los galeones de Tierra Firme.

A lo largo del tiempo se sucedieron los intentos por romper el monopolio andaluz. Uno de los grupos que luchaban en este sentido era el de los armadores guipuzcoanos, que en las fe

chas que nos ocupan y contando ya con varios antecedentes, solicitaron licencia para corsear en Indias(38).

Pero volvamos a principios de siglo. La situación de la Armada española era lamentable. El hecho de que el 18 de mayo de 1702 el conde de Toulouse, jefe de la marina francesa, sea puesto al mando de la casi inexistente marina española confirma lo anterior. El hecho siguiente abunda en lo mismo. El conde de Bergeyck había recibido del marqués de Grimaldo (en uso de licencia real) 6 permisos para comerciar con los puertos del Mar del Sur. Con tal objeto Bergeyck firmó un tratado con M. Le Cordier et Cie. para constituir una sociedad dedicada al comercio con Indias. Durante la estancia en el Mar del Sur los barcos de Le Cordier usarían el pabellón español, y si hicieran alguna presa en dicho mar los beneficios serían repartidos por mitades entre Le Cordier y el rey de España. Este se obligaba a no entregar ninguna licencia más durante 1713 y 1714, ni para el Mar del Sur ni para el Mar del Norte. Las negociaciones alcanzaron tal relevancia que en ellas intervino el ministro Pontchartrain. Mientras Bergeyck trataba de evitar el pago de derechos de entrada y salida, las autoridades españolas estaban dispuestas a cobrar 200 pesos por tonelada (cada navío estaba autorizado a llevar 500 toneladas), aunque se descontaría una cuarta parte en concepto de víveres. Los 75.000 pesos por buque se pagarían en plata o entregando a España 6 fragatas (3 de 800 toneladas y las 3 restantes de 600 toneladas de porte), de 50 a 60 cañones, y completamente equipadas (ver anexo 3). La idea de la corona era enviar con estos navíos una flota a Nueva España y otra a Portobelo en 1713; en el interín podrían construirse nuevos navíos, que permiti-

rían enviar otras flotas en 1714. Si alguna licencia no se usara el rey pagaría a Le Cordier 70.000 pesos por cada fragata. Sin embargo, y cuando las negociaciones estaban avanzadas, el rey decidió suspender las concesiones entregadas(39).

Todo lo anterior se ve avalado por los retornos en metales preciosos de América, muchos de los cuales se hicieron en naves francesas o bien a puertos franceses. En el cuadro 3.5. recogemos lo recibido tanto por Felipe V como por Luis XIV por el mismo concepto. Si a dicho cuadro le agregamos las entradas ilegales podemos decir que Francia se beneficiaba más de las colonias españolas que su metrópoli. De todas maneras, debe quedar claro que los retornos de metales preciosos hechos a Francia no iban a parar directamente a las arcas de Luis XIV como sostiene Kamen, sino que beneficiaban a los particulares que financiaban las operaciones comerciales. Este es el caso de la escuadra de Chabert que en 1709 retornó a Port Louis con una importante carga de plata.

Los gráficos 3.2. y 3.3., en los que se compara el movimiento francés al Perú (entre 1701 y 1715) con el movimiento marítimo general entre España y sus colonias, son una prueba más de la importancia que tuvo el comercio francés y su incidencia sobre el intercambio hispano-americano. Incidencia que también se desprende de las cifras del cuadro 3.4., analizando la remisión de caudales hechos en la Armada del Mar del Sur. Hasta 1725, época de la mayor presencia francesa, tenemos 13.368.214 pesos, frente a los 37.133.265 pesos remitidos entre 1726 y 1739. La importancia de este tráfico revalorizó la ruta del Estrecho de Magallanes y del Cabo de Hornos, que luego de 1740 fue transitada por los navíos de registro.

Cuadro 3.5.: Retornos de las flotas.

<u>Años</u>	<u>Puerto de retorno</u>	<u>Total</u>	<u>Felipe V</u>	<u>Luis XIV</u>
1701	Cádiz		430.000	
1702	Vigo		4.597.493	2.396.800
1703	Cádiz		6.000	
1704	Cádiz	3.000.000	504.360	
1705	Cádiz		1.000.000	
1706	Pasajes		35.500	
1707	Brest	8.333.333		
1708	Pasajes	10.000.000	1.842.358	
1709	Port Louis	5.533.333	(?)	5.418.593
1710	Cádiz	5.200.000	1.186.816	
1711	Cádiz	8.000.000	1.727.079	
1712	La Coruña		667.102	
1713	Cádiz	5.333.333	789.225	

Las cifras en pesos.

Fuente: H. Kamen, La guerra de sucesión en España, p. 210.

Quien mostraba una preocupación constante y creciente por el comercio francés, o al menos así lo manifestaba en repetidas oportunidades, era el Consulado de Sevilla(40). Eran permanentes en Andalucía las repercusiones del comercio francés en América. Cuando en Cádiz se tuvo conocimiento del apresto de navíos que estaba realizando la nueva Compañía de Indias se convocó a una junta del Consulado, con el objeto de hacer una

Gráfico 3.2.: Salidas de barcos.

—— Salidas de Francia (al Perú)
—— Salidas de España (a toda América)

Fuente: cuadro 2.2.

F = flotas.

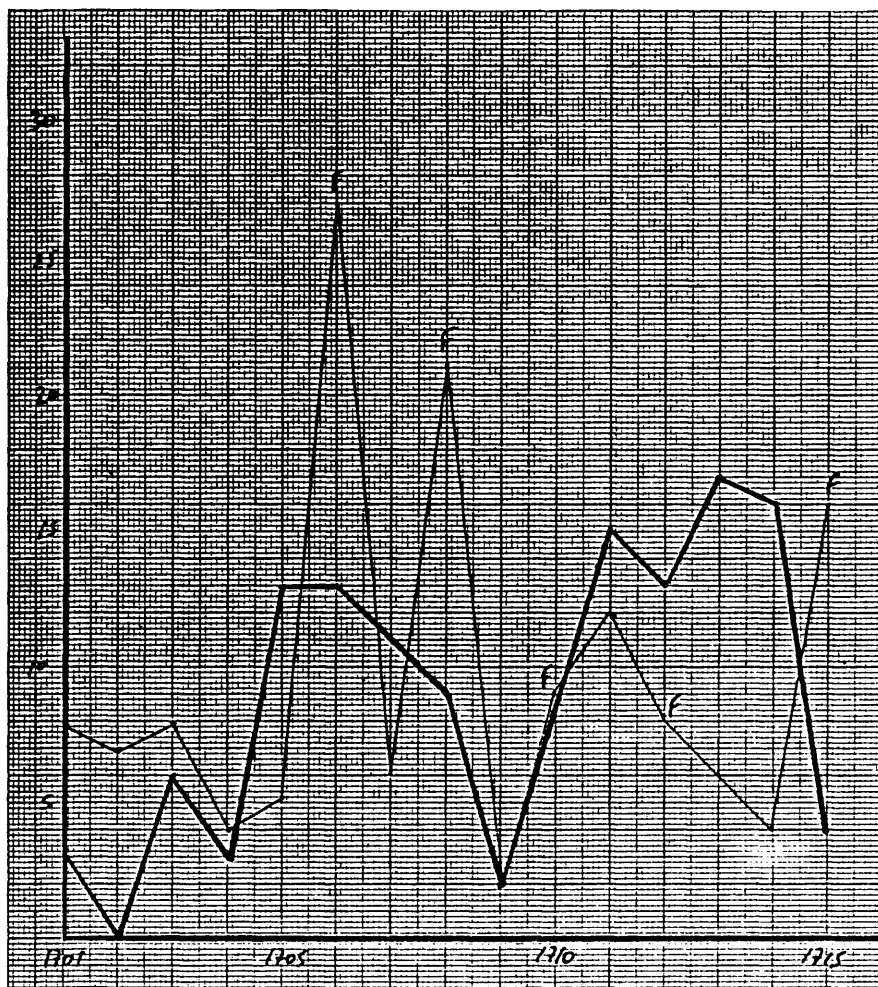
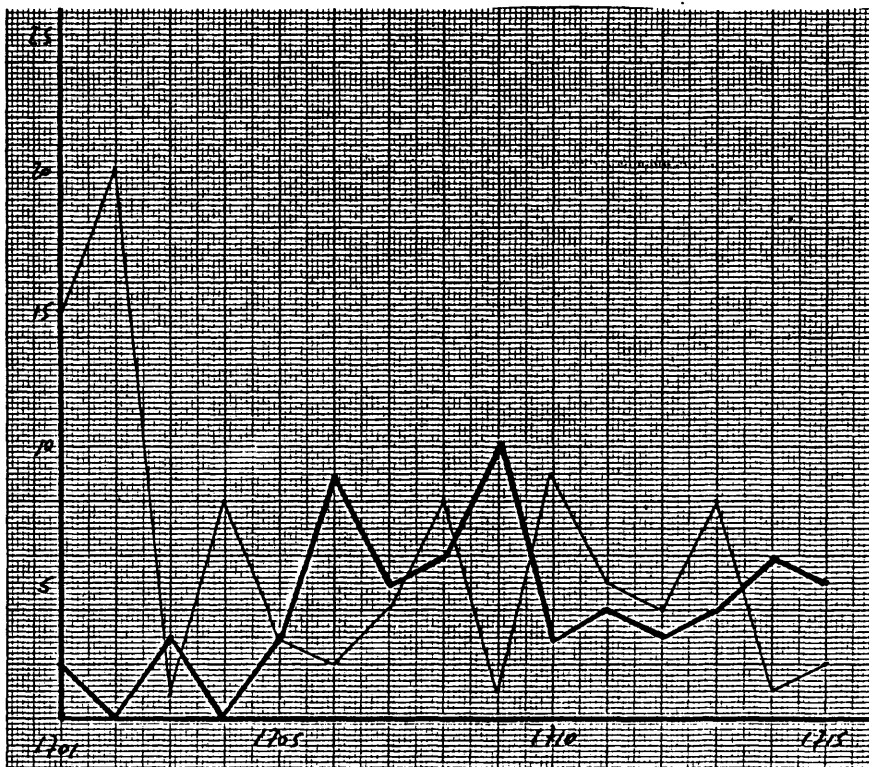


Gráfico 3.3.: Retornos de barcos.

———— Retornos a Francia (del Perú)
———— Retornos a España (de toda América)

Fuente: cuadro 2.2.



presentación al rey. Se quería impedir el comercio, para lo cual se intentaría remitir 2 fragatas. El problema estaba en que su fletamiento salía 300.000 escudos, y el comercio de Cádiz sólo ofreció 100.000(41). ¿Nos encontramos otra vez ante una maniobra puramente declaratoria y al mismo tiempo obstruccionista?

La ruta del Estrecho de Magallanes.

En relación con las vías tradicionales del comercio colonial, cabría plantearse la pregunta de por qué se desarrolló la ruta del estrecho. Como ya dijimos, durante los primeros años de la conquista todo el espacio peruano (excluyendo a la región del Río de la Plata) estuvo conectado con la metrópoli por el eje Lima-Panamá-Nombre de Dios/Portobelo y las flotas y galeones. Después del fallido intento de Sarmiento de Gamboa no se volvió a insistir en una comunicación directa de la Península Ibérica con el Pacífico. Por otro lado, las amenazas de las potencias extranjeras no ponían en peligro los puntos neurálgicos del sistema. Pero tras la instalación de los ingleses en Jamaica, en 1655, las cosas empezaron a cambiar. Lenta, pero pronunciadamente, el relevo fue tomado por Buenos Aires (ruta terrestre) y por la vía marítima del Estrecho de Magallanes o del Cabo de Hornos(42).

Doblar el Cabo de Hornos en el sentido E-W era una empresa bastante peligrosa para los veleros de la época. En el sur del continente americano los vientos del oeste son tempestuosos durante 10 meses del año, lo que se traduce en nieve, granizo y un mar muy agitado. La fuerza de los vientos del oeste en el Estrecho de Magallanes, que inmovilizaba durante largas

temporadas a los navíos que se internaban en él (véase al respecto lo que sucedió con las primeras expediciones francesas), hizo que finalmente los marinos bretones se decidieran por la ruta del Cabo de Hornos, ya que sus sólidos barcos podían contrarrestar los efectos de los factores climáticos adversos dirigiéndose hacia el sur, donde la incidencia de los vientos era menor. Así es como muchos barcos tenían que prolongar su de riva en esa dirección hasta los 60° de latitud sur, en zonas donde no son raros los icebergs.

A fin de hacer más "marineros" los barcos, muchos capitanes bajaban a las bodegas durante el paso del Estrecho la mayor parte de los cañones, con lo cual se aumentaba la estabilidad de los navíos. La ausencia de enemigos dispuestos a atacar en un trance tan delicado posibilitaba la ejecución de esta maniobra(43).

Para evitar los rodeos en el Océano austral, algunos capitanes preferían ganar el oeste virando de bordo en intervalos cortos, siguiendo así un itinerario con forma de dientes ase-rrados. Si bien estas maniobras eran sumamente cansadoras para la tripulación, y duras para el barco, permitían no alejarse mucho del Cabo de Hornos. Los peligros no terminaban ahí. La parte más arriesgada de la travesía comenzaba al sobrepasarse la isla de los Estados. Desde allí, y hasta el primer puerto chileno había un mes de navegación, que podía ser reducido a 20 días si los vientos eran favorables. Esto sólo sucedía en los meses estivales de diciembre y enero, cuando el tiempo se mostraba más benigno para afrontar el cruce. Así, eran muchos los navíos que permanecían invernando en el Río de la Plata, para evitar los grandes temporales de la zona del Estrecho y a la espera de la temporada propicia para continuar la travesía

(44).

La defectuosa cartografía de la época, junto con el incipiente conocimiento de la región, fue la causa de que en los primeros viajes se invirtiera un tiempo excesivo en doblar la isla de Tierra del Fuego. Al concedérsele al extremo sur de América unas dimensiones mayores a las reales, había una tendencia por parte de los capitanes franceses a avanzar exageradamente hacia el oeste(45). Este error se fue corrigiendo con la experiencia y a medida que se fue perfeccionando la cartografía, sobre todo, por los excelentes trabajos de Doublet y Fouillee(46).

Una de las razones por la que los marinos franceses prefirieron la ruta del Cabo de Hornos, era que en el Estrecho de Magallanes había que ancorar todas las noches para protegerse del viento(47), con los riesgos que esta operación traía aparejados.

Como eran frecuentes las dispersiones de los navíos, cuando viajaban más de dos juntos, se solía fijar antes de la partida uno o varios puntos de reunión, a fin de realizar posteriormente los negocios en común. La expedición del "Baron-de-Breteuil", "Saint-Joseph" y "Saint-Esprit" determinó que en caso de dispersión se esperaría ocho días en Puerto Hambre, dejando el que arribe primero una carta dentro de una botella, colocada sobre un árbol cortado a tal efecto. Desde allí se iría a la isla de Juan Fernández, donde se esperaría otros ocho días, dejando las mismas señales. Posteriormente se pasaría a Copiapó, donde el plazo sería de 40 días(48). Sin embargo, de los problemas particulares que planteó la navegación en el Océano Pacífico y de las repercusiones de la misma nos ocupamos

en el próximo capítulo.

Los retornos de navíos franceses a puertos peninsulares.

Eran muchos los navíos franceses que, por una serie de circunstancias, atracaban en puertos españoles y portugueses antes de retornar a sus bases. Esta era el caso de la mayor parte de las embarcaciones que retornaban de la China. En uno de los primeros viajes ("Saint-Paul", capitán Gilles Morel) el buque volvió a Portugal, donde lo esperaban agentes de los comerciantes malvinos que ordenaron al capitán la descarga de la plata(49), que sería luego conducida a Francia por otros medios. Dada la anómala situación en que partían muchos buques franceses era necesario que la regularizaran antes de retornar a su país. Esto hacía necesario tocar previamente en algún puerto peninsular. También se recurría a esta medida cuando se intentaba vender algún producto que en Francia se consideraba prohibido, o si antes de la partida se había firmado una sumisión para no pasar al Mar del Sur y se la había contravenido en forma manifiesta.

En septiembre de 1716 los superintendentes de las Aduanas de Sevilla y Cádiz escribieron a la Junta de Dependencias de Extranjeros comunicando la llegada de un buque francés cargado con géneros de China, y que estaba muy interesado en vender sus mercaderías, ya que no lo podía hacer en Francia al considerar las autoridades galas que esos géneros dañaban la industria doméstica. La Junta se expresó negativamente en lo referente a conceder la autorización de venta(50).

En el cuadro 3.6. se recogen los retornos de los navíos franceses a la Península. En él se incluyen algunas embarcacio

nes procedentes de diversos puertos del Caribe; sin embargo, pese a su carácter inevitablemente incompleto a partir de él podemos destacar el obvio papel de Cádiz y la importancia adquirida por el puerto de La Coruña, etapa evidente en el retorno a Francia.

Cuadro 3.6.: Retornos de navíos a la Península Ibérica.

Años	Cádiz	La Coruña	Lisboa	Otros	Total
1703	-	4	1	-	5
1704	-	3	-	-	3
1705	1	-	-	-	1
1706	-	-	-	1	1
1707	-	-	-	1	1
1708	-	-	-	-	-
1709	1	1	-	-	2
1710	1	-	-	1	2
1711	-	-	-	-	-
1712	1	-	-	-	1
1713	1	3	-	-	4
1714	1	-	-	-	1
1715	-	-	-	-	-
1716	-	-	-	-	-
1717	2	-	-	-	2
1718	2	-	-	-	2
Total	10	11	1	3	25

Fuente: Legajos citados en bibliografía.

Las Islas Canarias.

Las Canarias se constituyeron rápidamente en un eslabón importante en el tráfico indiano. No sólo como punto de avituallamiento, sino también como sitio donde completar la carga dirigida al mercado colonial. Y esto, válido para el comercio en general, también tuvo vigencia en el período francés.

El navío "Comtesse-de-Pontchartrain", armado por la Compañía de las Indias Orientales, pasó por la China antes de ir al Perú. En su viaje de ida tocó el puerto de Santa Cruz de Tenerife, donde cargó 70 pipas de vino para Pondichery (capital de la India francesa). Uno de los armadores escribió al retorno del buque que se podía hacer un negocio considerable, ya que dos negociantes de toda confianza establecidos en Tenerife se ofrecieron para proveer a la Compañía de todo el vino necesario para llevar a las Indias, a cambio de telas de Bretaña según su cotización corriente en Francia. El compromiso mínimo sería la compra anual de 200 pipas de vino seco (a 85 libras tornesas la pipa) y 100 pipas de malvasía (a 150 libras). También ofrecían 100 pipas de aguardiente a 180 libras tornesas cada una(51).

La carga podía completarse bien con productos locales, como el vino y aguardiente ya mencionados, o bien con manufacturas extranjeras que habían sido llevadas a Canarias por prudencia frente al accionar represivo de las autoridades portuarias francesas. El navío "L'Assomption", que salió de Saint Malo en 1708 envió una embarcación genovesa como avanzada a Canarias, para allí completar la carga. El navío fue detenido en Cádiz y no se sabe si se encontraron en Canarias. En junio de 1708 el "Charles-Joli" cargó en Canarias productos provenientes de o-

tro navío genovés(52). En Canarias también se recogían algunos pasajeros que decidían embarcarse en algún navío francés rumbo a los puertos americanos(53).

La legislación española anti-contrabando.

Dada la profusión de Reales Cédulas y normas de todo tipo que reglaron este aspecto del problema le dedicaré sólo una atención parcial, ya que dada su importancia el estudio de la legislación anti-contrabando merecería una monografía particular.

El 11 de enero de 1701 Felipe V, por medio de una Real Cédula, facultó a los franceses a entrar en los puertos de Indias, y que por su dinero se le dieran los bastimentos necesarios y elementos para carenar(54). Este hecho, que suponía un corte brusco con el pasado, provocó una profunda conmoción en las colonias. Anticipándose a lo que vendría el gobernador de Chile, Ibañez, le escribió a Su Majestad en los siguientes términos:

"Con este permiso [del 11 de enero de 1701]...es casi imposible que los bajeles franceses no introduzcan algunas mercaderías y que no se tenga el comercio libre. Y aunque este caso no ha llegado hasta ahora, pues desde que vine a este reino no se ha descubierto navío en estas costas que no sea del Perú o de estos puertos, quedo con la advertencia de lo que se me ordena para ejecutarlo. Sería muy del servicio de V.M. se sirviese advertirme lo que con la nueva confederación de aquella corona de Francia se ha de ejecutar con sus navíos si llegaren a estos puertos, porque habiéndoseles de dar los bastimentos y demás pertrechos que necesitaren para sus carenas, no tienen otra moneda con qué poderlo satisfacer más que con ropa, porque plata ni oro le traen a estos parajes, ni la de Francia corre aunque la trajesen; y éste es un género de comercio que no se puede evitar,

si se les ha de suministrar lo que necesitaren"(55).

A fines de 1709 se reunió el Consejo de Indias para tratar en profundidad el tema del contrabando. Para el Consejo quedaba claro en primer lugar la complicidad de las autoridades, y en relación con esto manifestó la necesidad de que se expidiera una Cédula prohibiendo la arribada de navíos extranjeros a los puertos americanos, sobre todo a los del "Seno Mexicano, Honduras, Mar del Sur y Buenos-Ayres", que estaban lejos de las normales rutas de navegación.

A las autoridades locales les correspondía publicar bandos prohibiendo a los habitantes de las colonias comerciar con los extranjeros, bajo pena de muerte y perdimiento de bienes, de acuerdo con la ley 7ª, título 27, libro 9 de la Recopilación de Indias. También se prohibió a las autoridades coloniales embarcarse en naves francesas, aunque, como se verá, esta disposición fue transgredida una y mil veces.

En lo referente al Mar del Sur las disposiciones fueron similares a las tomadas y por tomar, siempre con escasos resultados, en los años inmediatamente anteriores y posteriores a la resolución aquí comentada. Se decía que se debería tratar como pirata a cualquier navío extranjero que entrara en el Mar del Sur. El trato con los funcionarios permisivos sería sumamente severo. "El Virrey, y la Audiencia, luego que les conste haber dado fondo en aquel Puerto algun Navio, suspendan al Gobernador, y embarguen sus bienes, llevandole preso a Lima". También se pedía que se tomaran medidas en lo referente a Chile. Se le ordenaría al gobernador "que los pocos ganados" que hay en la Isla de Mocho los haga pasar a un pueblo del mismo

nombre a una legua de Concepción y que reduzca a los 30 indios que hay en la Isla de Santa María, ya que los franceses podrían servirse de unos y otros para abastecerse.

La resolución final del consejo no agregó ni quitó nada. Ella decía taxativamente que:

- 1) No pasen los extranjeros a Indias.
- 2) La navegación entre España e Indias deberá ser hecha por los españoles.
- 3) Las autoridades que se elijan deberán ser competentes e incorruptibles(56).

En repetidas oportunidades se dictaron cédulas prohibiendo el contrabando, clara señal del escaso cumplimiento de sus disposiciones. Como las más significativas podemos citar las de: 11 de marzo de 1704; 26 de enero de 1706; 18 de julio de 1708; 12 de marzo y 16 de mayo de 1712; 28 de octubre de 1713 y 5 de noviembre de 1715.

NOTAS AL CAPITULO III.

- 1.- L. García, "El Comercio Español con América (1650-1700)", p. 67.
- 2.- Didier Ozanam, "La colonie française de Cadix au XVIIIe. siècle, d'après un document inédit (1777)", p. 275.
- 3.- BPM-MA, t. XXVII, Ms. 2841, ff. 19r a 29r.
- 4.- M. Moreyra y Paz-Soldán, El Tribunal del Consulado de Lima, t. I, pp. 19/21.
- 5.- L. García, "El Comercio Español...", p. 57.
- 6.- "Mémoire touchant le commerce des Indes occidentales par Cadix", de 1691, en H. Sée, "Documents sur le commerce de Cadix (1691-1752)", N°56, p. 509.
- 7.- Ibid., pp. 495/6.
- 8.- Ibid., pp. 518/20.
- 9.- Ibid., pp. 511/2 y 516.
- 10.- Ozanam, "La colonie française...", p. 260.
- 11.- Ibid., pp. 269/70.
- 12.- Los datos para Cádiz, del 1) al 6) son de Ozanam, "La colonie française...", pp. 273 (nota 5), 281 y 384; para el 7) de H. Sée, "Esquisse de l'histoire du commerce français à Cadix et dans l'Amérique espagnole", p. 27. Los del armado de buques, de Dahlgren, "Voyages français à destination de la mer du Sud avant Bougainville (1695-1749)", passim.
- 13.- Dahlgren, "Voyages...", pp. 542/3.
- 14.- Autos de 23/i/1715 en Cádiz por la carga ilícita del "Saint-Joseph", AGI IG 325.
- 15.- Ozanam, "La colonie française...", p. 278.
- 16.- H. Sée, "Esquisse de l'histoire...", p. 21.
- 17.- M. Carmagnani, Les mécanismes de la vie économique dans une société coloniale: le Chili (1680-1830), pp. 503/4.
- 18.- "Mémoire touchant...", de 1691, p. 511.
- 19.- Francisco de Larralde y Miguel de Larralde, comerciantes de San Juan de Luz, solicitan autorización para pasar a Madrid con fecha 27/i/1721, APM, Felipe V, legajo 199.
- 20.- Elías Vassal, comerciante francés establecido en Madrid, solicita permiso para introducir géneros que tiene en Bayona desde hace dos años. Había géneros y ropas fabricados en Paris, Lyon, Puy, Bretaña y Guyana: cintas de seda, oro y plata; galones de uno y otro material; abanicos; collares de perlas falsas; medias; lienzos; sombreros; jerguillas para forro de casacas; cotonias y cotí.

De la presentación hecha por el marqués de Maulevries ante la Junta de Sanidad, que contesta negativamente; APM, Felipe V, legajo 199.

- 21.- Carta de Joseph de Armendariz al marqués de Grimaldo, San Sebastián, 17/v/1733, APM, Felipe V, legajo 199.
En una carta del religioso Eduardo Granata al marqués de Grimaldo, fechada en San Salvador de Oña el 23/iv/1722 leemos: "Muchos desde Bayona pasan muchos fardos, y mercaderías en España, y el peor es q.e algunos son de Provenza, y con gran prejuizio pasan de noche las mercaderías, un tal que yo mismo ablé llamado Monsieur Jordan de la Provenza, me encontró en la posada de S.n Juan de Luz, y me dixo que benía de Pamplona, en donde habia dexado mas de 150 mil livras de mercaderías, pasarlos parte por los pirineos, y maior parte de Yrun. Otro llamado Mr. de Puis habitante en S.n Juan de Luz me dixo, con los regalos a los oficiales de Yrun paso todos los meses cinco y seis cargas de tавaco. Yo mismo...sentia casi todas las noches los contrabandistas, que oían a llamar los marineros; para q. con sus barcos de Andaya passen sus mercaderías... Me dezian los de Andaya, q. si dura mucho esta prohibicion, muchos se hazen ricos en Andaya, quanto en S.n Juan de Luz, y haviendo pasado en Fuenterrabia a representar todos estos encombenientes al Sr. Governador Emparan... me dixo, q. estas cosas corren a cargo del Coronel de Yrun, y no puede el entrometerse sin espresa orden del Señor Capitan General..."; APM, Felipe V, legajo 199.
- 22.- Ver al respecto los cargos formulados contra Juan Bautista Sturla, cónsul de Génova en Gibraltar, por la introduccion en vi/1721, de los navíos "La Generosa", "El Bravo" y "El San Pedro", en Cádiz; APM, Felipe V, legajo 299.
- 23.- "Mémoires des "Députés du Commerce" français, en 1728", en H. Sée, "Documents sur le commerce...", p. 59.
- 24.- Andre Lesort, "Les transactions d'un négociant malouin avec l'Amérique espagnole (1719-1721)", pp. 262/3.
- 25.- Ibid., p. 264.
- 26.- Cartas de Magon a Fontanieu, 9/viii/1724 y a Mendez Dacos te, su representante en Londres, 18/x/1724, en H. Sée, "Le commerce maritime de Saint-Malo d'après les papiers des Magon", p. 38.
- 27.- Carta de Magon a Dardel, 27/xi/1754, en Ibid., p. 82.
- 28.- Ozanam, "La colonie française...", pp. 278/9.
- 29.- Sée, "Documents sur le commerce...", pp. 482/3. Sobre Ba-

- yona, el contrabando vasco en particular y el hispano-francés en general, ver de L. Dermigny, "Les circuits d'argent et les milieux d'affaires au XVIIIe. siècle", pp. 245/8.
- 30.- Instrucción dada al Duque de Alba, ministro plenipotenciario para la paz, el 27/v/1709, APM, Sección Histórica, Caja 127, atado 1, cuadernillos 25 y 26, punto 33.
- 31.- "Mémoire postérieure à 1743", en H. Sée, "Documents sur le commerce...", p. 34.
- 32.- G. Rambert, "Marseille et le commerce "interlope" en mer du Sud (1700-1723)", p. 277.
- 33.- L. García, "El Comercio Español...", pp. 86 y 88.
- 34.- Ibid., p. 209.
- 35.- Walker, Política española y comercio colonial, 1700-1789, p. 245.
- 36.- "Reflexiones sobre lo poco que se habia adelantado en la formacion de la MARINA de España, a pesar de las eficaces providencias para ponerla en pie ventajoso, y de haberse consumido muchos millones de reales para ello", BPM-MA, t. L, Ms. 2863, ff. 89r y 90r.
- 37.- Kamen, La guerra de Sucesión en España, pp. 21 y 200.
- 38.- Ver el "Extracto del expediente tocante a la pretension que tienen los Armadores de Guipuzcoa, de que se les conceda licencia para pasar en corso a las Indias", AGI IG 321.
- 39.- Informe de Tinajero de la Escalera, 8/xii/1712, AHN, Estado 2313; Contrato entre el Conde de Bergeyck y Le Cordier del 23/xi/1712; carta de Bergeyck a Grimaldo del 24/xii/1712 y otra de Grimaldo del 10/xii/1712, AHN, Estado 514.
- 40.- Ver el "Acuerdo que celebro el Comercio de Sevilla en 8 de junio de 1707 para remitir à las Reales manos de su Magestad, incluyendo diferentes cartas, y testimonios del Consulado de Lima, y Diputados de Galeones, sobre Comercios ilicitos en el Peru, Tierra Firme, y Buenos Ayres", RAH-CML, t. LXVII.
- 41.- Dictamen del marqués de Miraval del 5/vii/1723, AHN, Estado 4571¹.
- 42.- P. Chaunu, Séville et l'Amérique aux XVIe. et XVIIe. siècles, pp. 171/2.
- 43.- A. Frézier, Relation du voyage de la mer du Sud aux côtes du Chily et du Perou, fait pendant les années 1712, 1713 et 1714, p. 20.
- 44.- Ibid., p. 35.
- 45.- Rambert, "Marseille et le commerce...", p. 49, nota 60.

- 46.- Ver de Louis Feuillée, Journal des observations physiques mathématiques et botaniques. Un buen catálogo de los viajes científicos franceses realizados a América es la obra de J.P. Duviols, Voyageurs français en Amérique. Colonies espagnoles et portugaises.
- 47.- Carta del P. Niel al P. Le Chiese, Lima, 1705, en Cartas edificantes, y curiosas escritas de las Misiones extrangeras por algunos misioneros de la Compañía de Jesus, t. III, p. 257.
- 48.- ANP G7 1687, N°213, f. 2.
- 49.- Dahlgren, Les Relations commerciales entre la France et les côtes de l'océan Pacifique, p. 251.
- 50.- AHN, Estado 610¹, atado 7, N°433.
- 51.- Carta de M. Porlier, Tenerife, 15/iv/1717, ANP Mar B1 18, f. 190v.
- 52.- Dahlgren, Relations..., p. 529 y "Voyages...", p. 482.
- 53.- Lorenzo de la Torre viajó de Canarias al Perú en el "Notre-Dame-de-l'Assomption", pagando 100 pesos en concepto de pasaje, ANP G7 190.
- 54.- En Luis M. Amunátegui, Los precursores de la Independencia de Chile, t. III, p. 300.
- 55.- En Diego Barros Arana, Historia General de Chile, t. V, pp. 5 a 7.
- 56.- BPM-MA, t. LXII, Ms. 2875, ff. 139 a 156v.

CAPITULO IV: EL PACIFICO.

El conocimiento del Mar del Sur.

El 25 de septiembre de 1513 Vasco Núñez de Balboa descubría el Océano Pacífico, también conocido como Mar del Sur. Este último nombre se debió a que los indígenas que le señalaron al conquistador el camino hacia el oro le dijeron que lo encontraría siguiendo su marcha hacia el sur. Por contraposición, el Atlántico recibió el nombre de Mar del Norte(1). Luego de los primeros viajes de circunnavegación de la tierra, efectuados por Magallanes (1520-1521) y Loaysa (1526), el interés por el Pacífico se perdió, especialmente tras la cesión de las Molucas a Portugal por Carlos V, en 1529. Sólo después de 1540 el deseo de conquistar y colonizar Filipinas hizo renacer el interés por estos mares. Pero en vez de contactar directamente con Filipinas por el Pacífico Sur, se prefirió hacerlo a través de México y las comunicaciones se establecieron por el norte. El camino desde Nueva España se hacía fácilmente, aprovechando la corriente ecuatorial y los vientos alisios, pero estos mismos vientos y corrientes paralizaban el retorno y conducían a los veleros hispanos en dirección a las Molucas, donde eran confiscados por los portugueses. Sin embargo, estos retornos frustrados permitieron un mejor conocimiento de la parte septentrional de Nueva Guinea y el descubrimiento de muchas islas de la Micronesia. En 1565 Andrés de Urdaneta descubrió el camino de regreso. Para ello se limitó con tomar el rumbo a los 40° N de latitud, donde encontró vientos que soplaban en dirección W-E, y tras 130 días de navegación llegó a Acapulco. En general se evitaba, en esta deriva, viajar al sur del Ecua-

dor. En 1568 Alvaro de Mendaña descubrió las islas Salomón, y él mismo en 1595 llegó a las islas Marquesas y al archipiélago de Santa Cruz, donde lo sorprendió la muerte. Allí fue reemplazado por su piloto, Pedro Fernández de Quirós, quien en 1605 trató de encontrar nuevamente las Salomón, pero su proyecto no pasó de ser un intento fallido. El descubrimiento más importante realizado por esta expedición fue el estrecho de Torres, que separa Nueva Holanda de Nueva Guinea.

Los otros países europeos comenzaron a preocuparse por la región a partir de 1598, año del periplo de Sir Francis Drake. Pero en general, ni los ingleses ni los holandeses se mostraron demasiado interesados por la búsqueda de nuevos derroteros. Fueron los capitanes holandeses Schouten y Le Maire los primeros en llegar a las conocidas rutas del norte trazando una enorme diagonal desde América del Sur hasta Nueva Guinea, realizando en su empresa un importante número de descubrimientos. De todas formas, el gran logro de la expedición fue el descubrimiento, en 1616, del Cabo de Hornos. En la década que se extiende entre 1640 y 1650 dos expediciones holandesas realizaron importantes descubrimientos en las islas Fidji y en el Mar de Ochostck.

Sin embargo, el conocimiento que a fines del siglo xvi y principios del xvii se tenía del Océano Pacífico era bastante limitado. Esta aseveración se apoya en el hecho de que en los mapas de la época no hay trazos de la costa oriental de Australia y que al norte del Japón hay un extenso blanco. Los intentos de reconocimiento de las costas americanas del Pacífico Sur comenzaron en la segunda mitad del siglo xvi, en estrecha unión con los planes que se estaban llevando a cabo para con-

quistar el reino de Chile. En 1558 Juan Ladrillero recorrió el Estrecho de Magallanes a lo largo de toda su extensión y en 1619 hicieron lo mismo los hermanos Nodal. En 1580 y 1584 Sarmiento de Gamboa trató de establecerse sin éxito en las costas australes.

Pese a la enorme distancia, desde tempranas épocas comenzaron a llegar los piratas a las costas del Pacífico, atraídos en parte por los ricos tesoros del Perú. El 5 de diciembre de 1578 Francis Drake avistó el puerto de Valparaíso y siguió luego asolando y sembrando el miedo entre los habitantes de las costas de Chile, Perú y América Central, para volver luego a Inglaterra cargado con un riquísimo botín. Otro pirata inglés, Thomas Cavendish, terminará capturando por estas fechas, y cerca de las costas de California, al galeón de Manila y su importante tesoro. A mediados de 1594 fue capturado por los españoles en las cercanías de Atacama el también británico Richards Hawkins. Tras este hecho los súbditos de su graciosa majestad británica suspendieron por un largo período toda visita a la región. En cambio, los holandeses se encargaron de tomar el relevo.

Sus primeras expediciones tuvieron un éxito bastante escaso, y estuvieron al mando de Jacobo Maku y Simón de Cordes. En el mismo año otra expedición holandesa saqueó Valparaíso, pero enseguida se retiró de la costa. Hubo luego un período de relativa calma, que se extendió hasta 1615, cuando Joris Spilbergen, al mando de 5 veleros, realizó algunas presas por aquellas costas, pasando después a Filipinas y las Molucas. El intento más serio de apoderarse de los tesoros peruanos fue el realizado por la "flota de Nassau". En 1623 se prepararon en

Holanda 11 barcos, con 294 cañones y 1.600 hombres, que estarían dirigidos por Jacob l'Hermite y Hugo Schapenham. Tuvieron un primer e importante éxito en su intento de cruzar al Océano Pacífico, ya que recorrieron el camino descubierto 8 años antes a través del Cabo de Hornos. Tras doblar la isla de Tierra del Fuego hicieron una corta escala de refresco en la isla de Juan Fernández, pero fracasaron en concretar el principal objetivo de la expedición, la toma del Callao. Así es como pusieron proa hacia el norte y después de incendiar Guayaquil intentaron ocupar Acapulco, pero como no lo lograron, decidieron abandonar la empresa y se dirigieron a las Molucas. En 1643 los holandeses armaron otra expedición para conquistar Chile, que se encomendó a Hendrick Brouwer. Si bien pudieron apoderarse de la isla de Chiloé, no lograron hacer lo mismo con el puerto de Valdivia, en ese momento en poder de los indios araucanos. La última de estas expediciones fue la de John Naborough, quien en 1670 visitó Valdivia enviado por los ingleses, con el fin de establecer relaciones comerciales directas con las colonias españolas.

A fines del siglo xvii comenzó la era de los filibusteros, que establecieron en las islas del Caribe su principal base de acción. Si bien su presencia era repelida por los españoles, los gobiernos de Inglaterra y Francia los toleraban, pensando que así podrían, de algún modo, minar el poderío hispano en la zona. En 1671 se produjo la toma de Panamá por la flota de Henry Morgan, que estaba compuesta por 37 veleros y 2.000 hombres. En 1680 se realizó un nuevo ataque, tras el cual los filibusteros pasaron al Pacífico y establecieron sus refugios en la isla de Juan Fernández y el archipiélago de las Galápagos. Sus

presas preferidas fueron el galeón de Manila y los transportes de plata que realizaba la Armada del Mar del Sur. Sin embargo, generalmente fracasaban en sus intentos y los beneficios que obtenían no alcanzaban para compensar sus sacrificios, pero bastaban para llevar la zozobra a los puertos españoles del Pacífico. Dado que los filibusteros se aliaban con los indígenas del Darién para hostigar a los españoles, éstos desarrollaron una política de pacificación y cuando ésta finalmente se logró (hacia 1690) los ataques cesaron.

En la segunda mitad del siglo xvii también se desarrollaron algunos intentos de encontrar un paso entre los océanos Atlántico y Pacífico por el norte del continente americano. Los primeros ensayos se realizaron buscando una vía desde el nordeste. En 1660 se propagó la noticia que un capitán portugués, partiendo del norte del Japón y subiendo hasta la altura del paralelo de los 84º, había encontrado una salida al Atlántico. Este hecho animó a los ingleses a preparar una expedición, cuyo mando recayó en John Wood, pero los dos barcos que salieron de Gran Bretaña intentando alcanzar el Pacífico desde el este no tuvieron éxito en su cometido. Uno se perdió al tener serios problemas con los icebergs y el otro regresó a Londres en 1676. Dos años antes, en 1674, también había fracasado una expedición danesa. En 1673 el quebecquois Jolliet, junto con el jesuita Marguette (natural de Lorena), dirigió una expedición tratando de encontrar el paso al Mar del Sur descendiendo por el río Mississippi, ya que existía la creencia que su desembocadura tenía que encontrarse en el Pacífico. Sólo llegaron a la altura de la actual ciudad de Memphis. Estos intentos terminaron en 1682 cuando el Cavalier de la Salle llegó a la desembocadura.

cadura del Mississippi y aclaró las falsas expectativas. Posteriormente, la búsqueda al Pacífico siguió mucho más al norte, por la bahía de Hudson.

Los franceses en el Pacífico. Los antecedentes.

Los primeros franceses en penetrar en el océano Pacífico fueron 19 marineros anónimos que acompañaron a Magallanes en su vuelta al globo. Ninguno de ellos retornó a Europa(2). A principios del siglo xvii el bretón Pierre-Olivier Malherbe volvió a París con cuentos fabulosos sobre el Pacífico, que luego fueron retomados por Jean Baptiste de la Feuillade, de Rouen, que había naufragado en el Estrecho de Magallanes en 1667. Lo más probable es que la primera embarcación francesa que haya entrado en el Pacífico fuera bucanera, ya que Francia nunca había reconocido lo estipulado en el Tratado de Tordesillas. De todas formas, las primeras travesías al Mar del Sur las realizaron filibusteros franceses a través del istmo de Panamá. Un grupo de ellos, al que pertenecía Ravenau de Lussan, cruzó el istmo, se apoderó de importantes botines y tras atacar Guayaquil retornó al Atlántico atravesando el Estrecho de Magallanes en sentido W-E. Precisamente, de Ravenau de Lussan nos queda su Journal du voyage fait à la mer du Sud avec les filibustiers de l'Amérique en 1684 et années suivantes, editado en París en 1689(3), en el que se narran por primera vez las actividades de algunos franceses en las costas americanas del Pacífico.

En 1690 cruzó el Estrecho de Magallanes un navío inglés al mando de John Strong, causando temor en las costas de Chile y Perú, tal como se desprende de la carta que el 22 de abril

de 1692 envió el corregidor de Coquimbo, Fernando de Rocafull, a su colega de Arica avisándole la presencia de los piratas(4). En 1692 otro francés, Massertie, realizó una nueva expedición al Pacífico, que tocó en la isla de Juan Fernández, realizando importantes observaciones náuticas y geográficas, que fueron volcadas en mapas que posibilitaron los viajes posteriores(5).

En 1695 se fletó la primera escuadra francesa que con fines comerciales intentó llegar al Pacífico, bajo el mando de Jean Baptiste de Gennes. Gennes se había dejado convencer por los cuentos del bordalés Massertie, quien dijo haber estado en América entre 1683 y 1693 y hablaba de riquezas fabulosas. Los 6 navíos de la escuadra de Gennes partieron de La Rochelle el 3 de junio de 1695 y en febrero de 1696 llegaron al Estrecho de Magallanes, en cuyo interior permanecieron durante dos largos meses, luchando contra los fuertes vientos y las tormentas. Sin poder atravesar el Estrecho pusieron proa a Francia, adonde finalmente arribaron en abril de 1697(6). Sin embargo, el balance de la expedición no fue totalmente negativo, ya que a través de la misma los franceses conocieron las dificultades que implicaba recorrer la ruta del Estrecho de Magallanes y recogieron una experiencia riquísima. Un gran número de los marineros enrolados en esta expedición participó en otras posteriores.

En 1698 el sieur de Beaujean elaboró un plan para dar la vuelta al mundo, cruzando al Pacífico por el Estrecho de Magallanes o bien por el de Le Maire(7). El plan entusiasmó muchísimo a Jean Jourdan, importante hombre de negocios parisino, que de inmediato se puso a organizar una expedición de 7 navíos, cuyo mando se entregó, en principio, a Gennes. Sin embargo,

el capital reunido para el armamento de los buques resultó insuficiente y los armadores se tuvieron que contentar con fletar sólo 4, que partieron de La Rochelle el 17 de diciembre de 1698, al mando de Beauchesne-Gouin, por haber resignado Gennes la dirección de la expedición(8). La escuadra de Beauchesne penetró el 4 de junio de 1699 en el Estrecho y alcanzó el Océano Pacífico recién el 21 de enero de 1700. Este hecho muestra bastante a las claras la inexperiencia de la expedición, que intentó penetrar en pleno invierno en el Estrecho. Quedó sin embargo la experiencia como un bagaje importante para expediciones posteriores que, por lo general, no volvieron a incurrir en este tipo de errores. De finales del siglo xvii datan los principales intentos franceses de establecerse en algún lugar de las costas americanas, y así es como Jourdan pensaba fundar una colonia gala en Puerto Galand, en el Estrecho de Magallanes, y otras en las costas del sur de Chile(9). Sólo 2 de las embarcaciones lograron cruzar el Estrecho y tras la dura proeza comenzaron los arduos intentos por vender los productos que habían traído en las costas chilenas y peruanas, llegando inclusive hasta Guayaquil en la empresa. Pese a que se vendieron todas las mercaderías que se habían llevado, la expedición como tal resultó un fracaso comercial debido a que dos de los barcos se habían visto obligados a retornar sin poder cruzar al Pacífico y al largo tiempo que duró la empresa; la fecha de retorno a Francia fue el 7 de agosto de 1701. Muchos de los problemas de la expedición surgieron por tratarse del primer intento comercial francés de tipo pacífico en las costas del Pacífico americano, y al tomar los españoles a los franceses por filibusteros. De todas formas, se demostró que más allá de

la política restrictiva de la corona española era posible comerciar con sus alejadas colonias. Lo expuesto en las últimas páginas prueba fehacientemente como el proceso que llevó a los franceses al Pacífico se dio independientemente del advenimiento de Felipe V al trono español y de la firma del Pacto de Familia, si bien estos hechos favorecieron su posterior desarrollo. Es más, las principales causas de este movimiento comercial deben buscarse, como ya se planteó en capítulos anteriores, en la situación imperante en Francia en las postrimerías del siglo xvii y principios del xviii, y en la grave crisis que atravesaba el comercio colonial en las mismas fechas. Beauchesne, que era un excelente marinero, exploró a fondo el Estrecho de Magallanes y trazó cuidadosos mapas de sus costas. Inclusive descubrió unas islas al sur de las Malvinas, que en su honor recibieron el nombre de islas de Beauchesne.

Joachim Darquistade, capitán del "Saint-François", también contribuyó enormemente al conocimiento de Tierra del Fuego. El 12 de abril de 1715 descubrió la bahía de San Francisco y confeccionó el mapa correspondiente. Posteriores viajes aumentaron el conocimiento de la isla y del conjunto de la región, debido fundamentalmente al enorme esfuerzo cartográfico realizado por los franceses, que confeccionaron una serie de mapas, muy superiores a los ya antiguos españoles. Gran importancia merecen, en este aspecto, los viajes del padre Louis Feuillée, que estuvo en las costas del Pacífico sur americano en 1709 y 1711. Gracias a su labor se pudo conocer la posición astronómica de una gran cantidad de puertos y localidades costeras, dándole de ese modo un basamento científico a la cartografía americana, del que se carecía hasta ese momento. Su mapa de Améri

ca del Sur, publicado en 1714, más allá de su pequeña escala y ausencia de detalles, era más exacto que la mayor parte de los mapas publicados hasta entonces sobre esa parte del mundo. La tarea de Feuillée se vio complementada por la obra del ingeniero A. Frézier, que estuvo en las costas peruanas entre junio de 1712 y febrero de 1714(10).

El comercio de cabotaje en el Pacífico.

A lo largo de la historia colonial nos vamos a encontrar con tres períodos bien diferenciados en lo referente a la navegación del Océano Pacífico. El primero (1537-1572), está marcado por la libertad en todo lo que atañe a la construcción de navíos y al movimiento de cargas. Esta etapa coincidió con la ausencia de piratas en el Pacífico. El segundo (1572-1581), se caracteriza por el intervencionismo estatal y el régimen de conserva. El tercero (de 1581 en adelante), construido como réplica del modelo atlántico, gira en torno al sistema de convoyes, es decir, la custodia de los barcos mercantes por la Armada del Mar del Sur (formada por una Almiranta, una Capitana y un patache). Pese a ello, este método se circunscribió a la defensa del comercio de alto bordo y estuvo muy relacionado con las ferias que se celebraban en Portobelo y el transporte de caudales. El sistema siguió vigente hasta fines del siglo xviii, cuando se adoptó definitivamente el sistema de registros. Pese a ello, había un intenso comercio de cabotaje en el Pacífico, con Lima como centro.

Existía una desconexión prácticamente total entre la navegación del Pacífico y la del Atlántico, ya que el único punto de contacto era el istmo de Panamá, al ser prácticamente inexis

tente el paso por el sur. La flota del Perú era de aproximadamente 50 barcos, de los cuales sólo 4 o 5 se empleaban en transportar los tesoros a Panamá, con ocasión de celebrarse las ferias de Portobelo. La parte más importante del sistema era el traslado de la plata desde Potosí a Panamá. A lo largo del siglo xvii se la transportaba a lomo de mula hasta el puerto de Arica, donde se tardaba aproximadamente 10 días en embarcarla. Luego había 10 días de navegación hasta el puerto de El Callao. El posterior viaje a Panamá duraba casi un mes, mientras que el retorno, a causa del régimen de vientos, podía prolongarse hasta 3 meses, incluyendo una escala en el puerto de Payta para el reaprovisionamiento y descanso de la tripulación:

El comercio más rentable era el que se desarrollaba con Nueva España y América Central, pero en 1634 fue prohibido totalmente. Sin embargo, y pese a la oposición sistemática de las autoridades, continuó desarrollándose durante mucho tiempo de forma ilegal.

En 1590 prestaban servicio en Perú entre 35 y 40 embarcaciones y un siglo más tarde la cantidad había aumentado a 72 (1). Dada la escasa cantidad de buques existentes en el Pacífico, los navíos que en su momento vendieron los franceses tuvieron una importancia considerable, como veremos más adelante, en lo que al número total de embarcaciones se refiere.

Tal cual se desprende de algunos documentos de la época se podría llegar a pensar que debido a la presencia francesa el comercio de cabotaje pudo disminuir. Sin embargo, el comercio exterior de la región de Santiago (de productos de la tierra en su mayor parte) no sólo no decreció sino que mantuvo su línea ascendente, iniciada en el período 1680-1689 (ver cuadro

4.1.) . En 1744, sobre un total de importaciones de 584.000 pesos, el 34,2% (es decir, 200.000 pesos) era de origen español o europeo, siendo el resto de origen peruano. Por otro lado, la importación de productos españoles llegados al Pacífico directamente desde la Península también aumentó. En 1740-1749 fueron 335,3 toneladas, en 1750-1759 610 y en 1760-1769 1.164,4 (2).

La opinión interesada del Consulado de Lima lo hacía reaccionar de otro modo, ya que al buscar una reducción en el precio de los asientos de administración de alcabalas y almojarifazgos quería demostrar la existencia de un escaso movimiento marítimo. En 1709 ofrecieron pagar 40.000 pesos por los asientos de almojarifazgos. Entre las argumentaciones esgrimidas para intentar pagar menos figuraba la siguiente:

"Algunos hacendados por su mayor seguridad y conveniencia, conducen por tierra los frutos de sus haciendas con que se preservan de esta contribución (el almojari-

Cuadro 4.1.: Comercio exterior de la región de Santiago (1680-1739).

Años	Importaciones		Exportaciones		Total	
	Valor	Indice	Valor	Indice	Valor	Indice
1680/89	67.520	100,0	94.555	100,0	162.075	100,0
1690/99	68.796	101,8	211.204	223,3	280.000	172,7
1700/09					356.000	219,6
1710/19					403.000	248,6
1720/29					456.500	281,6
1730/39					515.000	317,7

Los valores en pesos.

Fuente: M. Carmagnani, Le Chili, p. 32

fazgo), y el resto del tráfico que hay en este mar es muy corto en los años de hueco"(13).

La Armada del Mar del Sur era la encargada de custodiar las costas del Pacífico. Su tarea principal, como se señaló más arriba, era el traslado y custodia del tesoro y caudales particulares a Panamá. Tras la expedición de Martinet, que como veremos supuso un duro revés para el comercio francés, algunas de las naves capturadas se incorporaron a la armada virreinal. Sin embargo, su estado era muy poco satisfactorio:

"Las naos francesas de la Presa son unas fragatas por la mala calidad de sus maderos totalmente incapaces de poder hacer oposición a ningún bajel de línea por ser fragatas hechas sólo para comerciar y no tienen costado para resistir artillería gruesa ni tampoco se les puede poner otra de mayor calibre que la que tienen por no sufrirla sus costados y se expusieran al riesgo de que usando de nueva artillería en el combate se abrieran en la mar, tampoco son capaces de llevar más gentes que doscientos hombres de Mar y Guerra ni de cargar todo el tesoro ni defenderlo y solo pudieran servir si se ofreciese armar un corso ligero contra un pirata de mediana fuerza".

Es por eso que el Consulado propuso la venta de las tres fragatas francesas y de la "Portuguesa", comprada en años anteriores también a los franceses, por 80.000 pesos y destinar ese dinero a carenar las antiguas Capitana y Almiranta, más aptas, según los comerciantes, para la custodia y traslado de los valores(14). Esta descripción del Consulado es contradictoria con otras sobre el estado y condición de los navíos franceses, por lo cual cabría preguntarse si no eran parte interesada en la propuesta y deseaban adquirir las embarcaciones.

En años anteriores, durante el gobierno de Castelflosrui,

el estado de la Armada era igualmente lamentable. El testimonio del virrey, fechado en 1707, puede ser válido para cualquier año de las primeras décadas del siglo xviii:

"La Armada del Sur consta oy de solo tres vageles que son Capitana, Almiranta y Patache, y el Galeon nombrado Jhs. Maria, que no se si podrè evitar que se vaya a pique, habiendole dejado en estado de abandono antes que yo llegase, y todos tan faltos de tripulacion como inhavil la gente del Mar que la compone, de cuya causa, y del natural descuido con que se navega en este Mar, por poca experiencia y ciencia, y por demasiada confianza en su apacibilidad, resulta el perderse miserablemente tantas embarcaciones de particulares, como cada dia vemos varar en la costa, y en los bajos, o irse a pique en los mismos Puertos, siendo tres los que se han perdido de esta suerte solo de dos meses a esta parte"(15).

Unas Órdenes reales del 16 de agosto de 1718 (promulgadas tras la presa de Martinet) dejaban constancia que la Armada del Mar del Sur se compondría de 4 navíos y llevaría entre sus miembros a un intendente (que ganaría 4.000 pesos anuales), un contador (2.000 pesos), un tesorero (2.000 pesos), un comisario de marina (1.200 pesos) y un mayordomo de artillería y tenedor de bastimentos (1.000 pesos). Al capitán de uno de los navíos de la escuadra de Martinet, el español Bartolomé de Urdinzu, que no había podido atravesar con su navío el Cabo de Hornos y debió permanecer en Buenos Aires, se lo nombró comandante de la Armada y en consonancia se le ordenó pasar a Lima por tierra para evitar demorarse en asumir el cargo a causa de algún temporal(16).

Dada la importancia que tuvo el comercio de cabotaje no resulta extraño que los franceses hallan intentado "comerciar los frutos de la tierra de unos puertos a otros"(17). Inclusi-

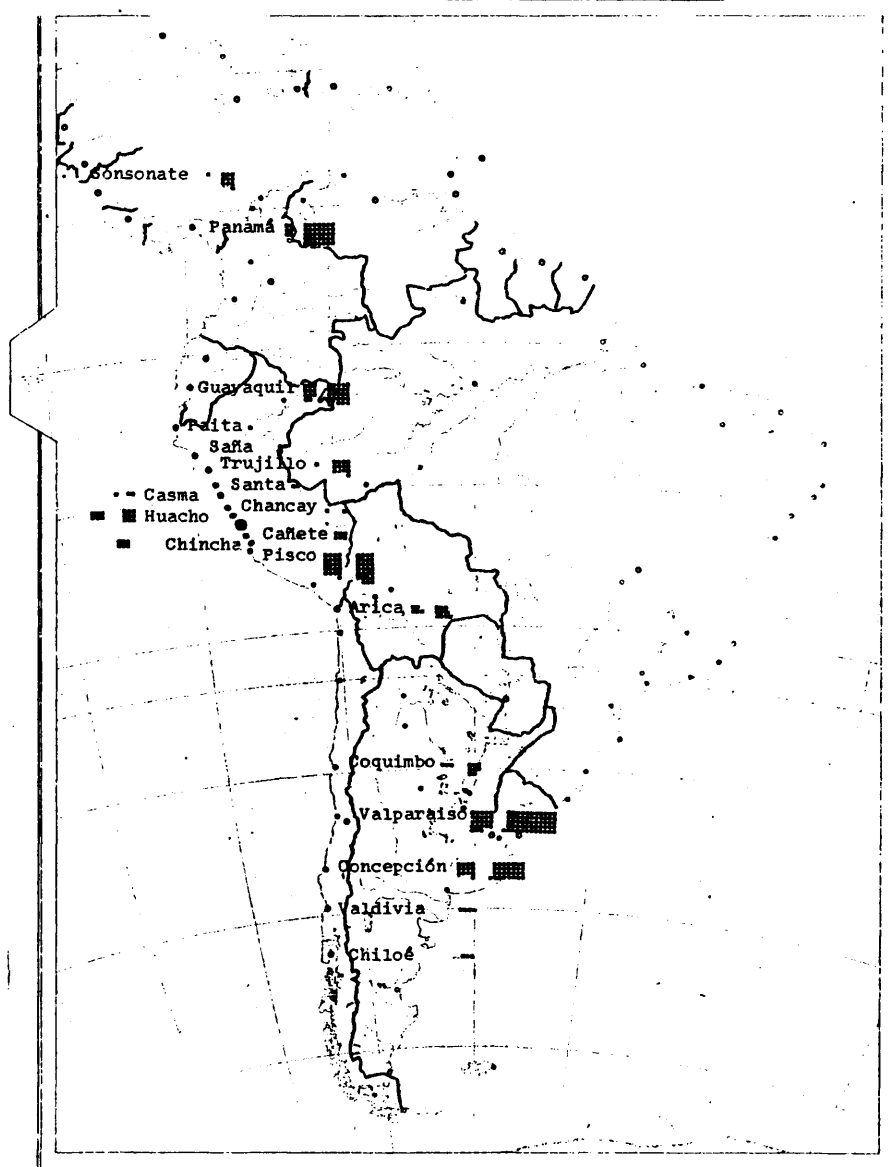
ve se llegó a decir que el navío "Conquerant", de la escuadra de Martinet, que había sido despachado a Chile en busca de víveres, "llevó tabacos, fierro, Azero, y otras mercaderías, y dicen traer sebos y trigo para vender, lo qual han dispuesto sin dar parte de nada"(18). La importancia del comercio de cabotaje se puede reconstruir a partir de lo recogido en el cuadro 4.2 y el gráfico 4.1..

Desde los primeros tiempos de la conquista los comerciantes peruanos se mostraron interesados en el comercio con México. Así vemos como en 1698 se consumó una sociedad con tal objetivo entre Juan González de Asiego (esposo de Juana Ubalde Sánchez de Tagle) y Bernardo Solís Bango, de la orden de Calatrava. La sociedad extendió su accionar hasta 1719. Su actividad comenzó en ocasión de disponerse González de Asiego a pasar al puerto de Acapulco y a la ciudad de México el 22 de julio de 1698, momento en que Solís Bango le entregó 25.000 pesos. La sociedad, a lo largo de su actividad, efectuó numerosas compras a los franceses(19).

Galeones y ferias de Portobelo.

La primera flota del siglo xviii había sido prevista por una Real Cédula del 28 de marzo de 1702, pero por diversos motivos la partida se fue postergando continuamente, hasta que finalmente zarpó de Cádiz el 10 de marzo de 1706. Dado el estado de guerra que se vivía, la corona esperaba con particular impaciencia el retorno de la plata americana. Se procuraba destinar la mayor parte de la misma hacia la guerra, con el objetivo de inclinarla a su favor, ya que por aquellos momentos se mostraba bastante escorada hacia el lado enemigo. A fin de ga-

Gráfico 4.1.: Comercio interpacífico con El Callao.



Cuadro 4.2.: Comercio de cabotaje en el Pacífico con centro en El Callao.

Puertos	1698/9		1701/4		Total	
	Total	%	Total	%	Total	%
Sonsonate y Realejo	1	0,90	10	4,21	11	3,16
Panamá	6	5,40	35	14,76	41	11,78
Guayaquil	11	9,90	23	9,70	34	9,77
Paita	1	0,90	-	-	1	0,28
Saña	-	-	3	1,26	3	0,86
Trujillo	1	0,90	13	5,48	14	4,02
Santa	2	1,80	-	-	2	0,57
Casma	1	0,90	2	0,84	3	0,86
Huacho	6	5,40	9	3,79	15	4,31
Chancay	1	0,90	1	0,42	2	0,57
Cañete	6	5,40	-	-	6	1,72
Chincha	6	5,40	-	-	6	1,72
Pisco	21	18,92	27	11,39	48	13,79
Nazca	4	3,60	4	1,68	8	2,30
Arica	5	4,50	10	4,21	15	4,31
Coquimbo	3	2,70	8	3,37	11	3,16
Valparaíso	23	20,72	56	23,62	79	22,70
Concepción	13	11,71	29	12,23	42	12,07
Valdivia	-	-	4	1,68	4	1,15
Chiloé	-	-	3	1,26	3	0,86
Total	111	100	237	100	348	100

Fuentes: M. Moreyra y Paz Soldán, "El comercio de exportación en el Pacífico a comienzos del siglo XVIII" y R. Smith, "Datos estadísticos sobre el comercio de importación en el Perú, 1698-1699", p. 164.

rantizar su feliz retorno, Francia convoyaría con sendas escua
dras de guerra las flotas de Nueva España y Tierra Firme. Esta
última recibiría custodia de 6 navíos franceses de 60 a 70 ca-
ñones, que se esperaba llegaran a Portobelo antes de la finali-
zación de la feria. Esos buques estaban autorizados a transpor

tar dinero del rey y de particulares, como si de naves españolas se tratara(20). La urgencia del pedido motivó las cartas que el rey escribió al nuevo virrey del Perú, Castelldosrius (y recibidas por éste en Panamá, camino a Lima), y a la Audiencia gobernadora, quien tendría que retrasmitir las ordenes reales a los obispos, al Consulado y a los comerciantes más acaudalados del reino con el objeto de recaudar, a título de empréstito, un millón de pesos(21).

Había una fuerte oposición por parte de los cargadores de Lima a la celebración de la feria, aduciendo que todavía perduraban los efectos de la anterior, la competencia de los navíos de registro que habían llegado a Buenos Aires (que les arrebataban los mercados del sur y del Alto Perú) y la llegada masiva desde el norte de géneros de la China. A esta situación había que sumar la presencia de los navíos franceses. Según el Consulado, desde el 6 de abril de 1704 hasta el 16 de abril de 1706, entraron al Pacífico 21 navíos franceses, de los cuales 10 anclaron en El Callao(22).

¿Por qué se oponían los comerciantes limeños a la celebración de la feria? Teniendo en cuenta que la última feria se había celebrado en 1695 era evidente que si no se abastecían de alguna de las fuentes "perjudiciales", lo más coherente sería celebrar la feria y tratar de participar de alguna manera en la lucha por el mercado. Y si trataban de postergar la feria se debía a que tenían garantizado por el momento (eso sí, sin saber hasta cuando) una fuente de abastecimiento más barata. En este sentido es que Castelldosrius escribía al Consulado el 27 de octubre de 1707:

"Ni para dejar de bajar en la Armada con causa suficiente la dilatada demora de su despacho y las extracciones de plata que se han hecho para fuera del Reyno por aquellas vías que han servido a las introducciones prohibidas, pues no pueden equivaler ni con mucha distancia a los caudales que fructifica este Reyno y que se han aumentado más, cuanto ha sido más espaciosa la dilación y transcurso del tiempo; siendo evidente que si las Armadas hubiesen venido regulares hubieran entrado mayores cantidades de ropa y salido mayores porciones de plata. Y si en algunos particulares se han experimentado atrasos en otros se han duplicado las ganancias pues son del mismo Comercio los que ejecutan los empleos, y así no puede ser tan sumo descaecimiento del todo el que ha sido interés y aumento de la parte(23).

Concluye el virrey que para celebrar la feria "no falta el dinero sino la resolución". Tras muchas dilaciones la Armada del Mar del Sur zarpó de El Callao el 19 de diciembre de 1707. Llevaba a bordo registrados 5.000.000 pesos en oro y plata, más una cifra que podía oscilar entre 1 y 2 millones de pesos que iba sin declarar. Como bien dice Céspedes del Castillo, la celebración de la feria, en abril y mayo de 1708, permitió comprobar que el estado financiero de los mercaderes limeños no era tan malo como ellos mismos querían hacer creer, ya que sí por un lado se decían perjudicados por la presencia francesa, por el otro (y salvo algún caso aislado) se beneficiaron mucho de la misma. Céspedes concluye afirmando que el verdadero y único perjudicado por el contrabando fue el erario virreinal(24). ¿Hasta que punto fue esto cierto? El problema se estudia más adelante.

Otra flota importante incluida dentro del período de este estudio fue la comandada por Baltazar de Guevara. En Lima comenzaron a ocuparse de ella en 1717, y el 20 de abril de 1721

consiguió zarpar de Cádiz. Ya desde un principio comenzaron las maniobras del Consulado, que pedía realizar la feria hacia finales de 1720, aduciendo los daños causados por el ilícito comercio. Finalmente la feria se celebró en 1722, y en ella participó el navío de permiso inglés "Royal George", que vendió sus mercaderías un 30% más baratas que las aportadas por la flota(25).

En los tiempos en que no había feria en Portobelo, los buques de Perú o de Guayaquil volvían vacíos, o si podían, durante los períodos del asiento (tanto inglés como francés) transportaban negros(26).

Los puertos.

Donde más se hacía sentir la presencia francesa era en los puertos del Pacífico, ya que allí su actividad se había hecho cotidiana.

El Anexo 1 recoge el movimiento mensual de los principales puertos del virreinato peruano, tanto en lo que concierne a la ida como a la vuelta de los navíos franceses. Lo primero a destacar, los grandes vacíos informativos que tiene el cuadro, sin embargo, del mismo se pueden extraer algunas conclusiones interesantes. De algunas de ellas hablaré a medida que me vaya ocupando de cada uno de los puertos de manera particular. En caso de que dicho cuadro pudiera completarse, se podría conocer mejor el proceso de rotación de los navíos franceses en los puertos del Pacífico, y su tiempo de permanencia en cada uno de ellos, teniendo en cuenta que esto último estaba muy condicionado por la marcha de las ventas.

Resalta en primer lugar la gran importancia de Concepción.

Importancia que se debe fundamentalmente al hecho de ser el primer puerto que se tocaba tras doblar el continente, y el último que se dejaba antes de iniciar el retorno. Puerto, pues, de reaprovisionamiento, de carena y reparación de buques, de descanso para las agotadas tripulaciones:

"Siendo este puerto tan frecuentado de los Navíos Franceses que pasan a este mar pues todos tocan en él así quando de las costas de Francia como quando se vuelven, para ellas a bastimentarse de Pan, Vino, Carne, y demás víveres..."(27).

Hay que tener en cuenta, sin embargo, que los españoles consideraban a Valdivia como la llave del Mar del Sur. Eso hacía que a ambos márgenes de la entrada del puerto hubiera fuertes con baterías(28). Pese a la escasa defensa de las costas adyacentes, favorables para la descarga de mercaderías, los franceses no utilizaban demasiado este puerto por la escasa población allí existente.

Como el período más propicio para intentar el cruce del Estrecho de Magallanes o del Cabo de Hornos era el verano, se ve como son los meses de diciembre a marzo los que presentan una mayor concentración de navíos en Concepción, bien porque recién llegaban al Pacífico, o bien porque estaban por intentar el retorno a Francia (ver Anexo 1).

En 1712 el corregidor de Concepción calculaba que 16 navíos, que habían tocado puerto entre 1702 y esa fecha, habían comprado vituallas por valor de 60.000 pesos y habían vendido 230.000 pesos en mercaderías. En base a estas cifras, Carmagnani estimó un bajo promedio anual del comercio francés: 6.000 pesos anuales de exportaciones y 23.000 pesos de importaciones (siendo la diferencia saldada en metálico), en relación con un

movimiento anual del comercio exterior de Concepción, de casi 140.000 pesos(29). Tengamos en cuenta, sin embargo, que en ese período fueron al menos 64 los buques que tocaron puerto en Concepción, y muchos de ellos lo hicieron tanto a la ida como a la vuelta, con lo cual el mencionado promedio tendría que cuadruplicarse, aproximándose de esta manera notablemente al monto del comercio exterior de Concepción.

Cuadro 4.3.: Presencia de las naves francesas en Concepción.

Años	Ida	Vuelta	Total
1700	1	-	1
1701	-	-	-
1702	2	-	2
1703	-	-	-
1704	5	-	5
1705	-	2	2
1706	4	-	4
1707	12	7	19
1708	3	8	11
1709	2	-	2
1710	7	1	8
1711	4	5	9
1712	11	1	12
1713	9	4	13
1714	8	2	10
1715	13	2	15
1716	2	1	3
1717	5	3	8
1718	-	-	-
1719	1	-	1
1720	5	-	5
1721	2	1	3
s/f	1	1	2
Total	97	38	135

Fuente: legajos citados en bibliografía.

Cuadro 4.4: Navíos franceses en puertos americanos.

Años	Valparaíso	Coquimbo	Ilo-Arica	Pisco	El Callao
1700	-	-	2	1	1
1701	-	-	-	-	-
1702	-	-	3	-	1
1703	-	-	-	-	-
1704	1	-	4	-	4
1705	-	-	-	-	4
1706	-	-	1	2	1
1707	6	1	2	8	8
1708	3	-	-	11	9
1709	3	1	4	1	3
1710	6	3	5	4	4
1711	1	-	1	-	1
1712	3	-	4	-	7
1713	6	8	12	4	9
1714	3	2	14	6	6
1715	4	1	17	7	16
1716	4	-	11	8	14
1717	5	1	10	6	1
1718	-	-	-	-	-
1719	-	-	-	-	-
1720	-	-	1	-	-
1721	-	3	2	1	2
1722	-	1	2	3	-
1723	-	-	-	-	-
1724	-	-	1	1	-
1725	-	-	1	-	-
Total	45	21	97	63	91

Fuente: Legajos citados en bibliografía.

El cuadro 4.3. muestra la cantidad de buques que atracaron en el puerto de Concepción. Por otra parte, el Real Situado enviado en 1706 y 1709 estaba compuesto en su mayor parte por mercaderías de origen francés.

El hecho de que Concepción se transformara en un centro comercial francés motivó que el virrey ordenara al gobernador de Chile destinara a uno de los oidores de la Audiencia con el cargo de corregidor(30), para de esta manera controlar mejor los movimientos de los franceses y reprimir los delitos que se pudieran cometer. En sus alrededores se desarrolló un importante enclave de marineros galos, que llegó a contar con casas, tiendas, almacenes y hasta con una capilla. En ocasiones se llegaron a concentrar allí más de 2.000 personas(31). Dado el cruento invierno imperante (la estación duraba 5 meses) sólo había 2 lugares aptos para permanecer al abrigo de los vientos: la punta sur de la isla de Quiriquina y el fondo de la bahía, cerca de Talcahuano, sitio preferido por los franceses(32).

Feuillé cuenta el buen recibimiento que el pueblo de Concepción daba a los recién llegados, y la facilidad con la que encontró una habitación en la ciudad, pues deseaba permanecer en ella unos dos meses. Este viajero también nos confirma el uso que se hacía de Concepción:

"Comme nous devions revenir à la Conception avant que de passer en Europe, on laissa dans un magasin les mâts de rechange, & plusieurs autres choses qui incommodoient dans le Navire, & dont on était assuré que l'on n'aurait pas besoin dans le Royaume du Perou, où nous allions dans la pensée de reprendre tout cela à notre retour"(33)

La estancia a partir de 1710 de un hijo del gobernador de Chile, Juan Andrés de Ustáriz, como gobernador de Concepción, favoreció la presencia gala, ya que tanto el padre como el hijo estaban dispuestos a hacer de sus cargos uno de sus más lucrativos negocios, y no desperdiciaron ninguna de las o-

portunidades que se les presentaron. Valiéndose del gobernador de Valparaíso y del corregidor de Quillota, Ustáriz cobraba el 6% de las ventas que realizaban los franceses, 6% que iba a en grosar sus arcas particulares(34). Pero su accionar no se limitaba sólo a cobrar intereses. Sus agentes comerciales se veían favorecidos en sus compras con rebajas del 30 al 40% que hacían los comerciantes franceses, a fin de que Ustáriz no se interpusiera en sus operaciones. Gente de su órbita tenía tienda en la ciudad o vendía en el interior(35). Esta actitud le valió que la Audiencia de Chile, en acuerdo del 16 de noviembre de 1716, le llamara la atención por la desidia manifiesta de gobernadores y corregidores en la represión del contrabando (36). Dado que de los Ustáriz me ocupo en el capítulo VII, abandono momentáneamente a tan peculiares personajes.

No todos los franceses que temporariamente se establecían en los puertos retornaban a su tierra natal. Fueron muchos los que permanecieron en América, integrándose rápidamente en la sociedad colonial, sobre todo si se trataba de artesanos. Vicuña Mackena estudió el fenómeno para Chile, y así estableció que el origen de varias familias tradicionales chilenas está a quí. Entre éstas tenemos a los Pradel, los Dublé (probablemente descendientes del capitán Doublet), los Onfray y los Pinochet, de los establecidos en Concepción; y los Gac, los Faez y los Letelier, entre otros, de los de Valparaíso(37).

Valparaíso, puerto de Santiago de Chile, y Coquimbo fueron la puerta de entrada de las mercaderías francesas a Chile, e inclusive parte de ellas cruzaban los Andes para internarse en Cuyo. La repercusión del comercio francés en Chile fue enorme. Por primera vez en toda la historia colonial chilena los

productos importados fueron introducidos de forma sistemática y directa, sin la actividad intermediadora de los comerciantes peruanos. El cuadro 4.1. muestra la incidencia de lo dicho en la región de Santiago. Para A. Frézier, el fuerte de Valparaíso era poco útil, ya que la rada y puerto de Quintero, distante 5 leguas, era tan bueno como el anterior y no tenía defensas(38).

En la Relación de Viaje, de Antonio de Ulloa y Jorge Juan leemos una extensa lista de productos, que nos hablan de la intensa actividad económica desplegada en la región:

"Las Campañas de Santiago...se componen [de] las Haciendas...unas de sembradío, otras de cria,y engordar varias especies de Ganados Bacuno, Ovejas, Cabras y Caballos, y otras de Viñería, y Arboles Frutales: en las primeras se hacen Cosechas muy quantiosas de Trigo, Cebada, y Menestras; à que se agregan las de Cañamo. ... en las del segundo orden se engorda el Ganado Bacuno, y se hacen crecidas matanzas: hacese mucho Sebo, Grassa, y Chárquis; y se curten Suelas: con los Cueros del Cabrío se curten Cordovanes, y se saca algun Sebo; y ultimamente con la Uba se hacen Vinos de distintas calidades...y tambien se reducen à Aguardientes. Estos son los Frutos, y Generos principales, con que aquel Reyno entretiene su Comercio activo con el Perú, proveyendolo de Trigo, Sebo, y Jarcia, renglones, que solo de allí le van; y se regula, que cada año saldrán de las Campañas de Santiago para el Callao ciento y quarenta mil fanegas de Trigo; como ocho mil quintales de Jarcia de Cañamo; y de 16. a 20. mil quintales de Sebo: à lo qual se agregan despues las Suelas, Cordovanes, y Frutas secas, como Nueces, Avellanas, Higos, Peros, y Camuessas, que tambien se llevan de allí, y à este respeto Grassa, Chárqui, y Lenguas de Bacas saladas; no siendo corta la porcion de estos tres ultimos renglones(39).

Frézier permaneció durante 8 meses en Valparaíso, y da cuenta que en ese período salieron 30 barcos cargados de trigo,

cada uno con aproximadamente 1.000 fanegas, dirigidas en su mayor parte al Perú(40). El comercio sólo se hacía durante los meses no invernales, es decir, entre noviembre y junio, y en ese período había navíos que hacían hasta 3 viajes(41).

Tan importante como el comercio de frutos de la tierra era la extracción y comercialización del oro. La mayor parte del oro extraído se llevaba al Perú para sellarlo, ya que en Santiago todavía no existía Casa de Moneda, cuya creación fue autorizada por una Real Cédula de Felipe V, de fecha 1 de octubre de 1743. Sin embargo, en un principio la ceca dependía de un particular, Francisco García Huidobro, que la administraba en régimen de monopolio. En 1770 se transfirió su jurisdicción a los oficiales reales(42). Jorge Juan y Antonio de Ulloa estimaban que anualmente pasaban a Lima unos 600.000 pesos en oro, y que en forma ilegal atravesaban la Cordillera de los Andes otros 400.000 pesos, por lo cual se totalizaba un promedio anual cercano al millón de pesos(43).

Como contrapartida de las exportaciones chilenas, se recibían del Perú hierro, paños y lienzos de Quito, sombreros, bayetas (no demasiadas ya que también se hacían en Chile), azúcar, cacao, chancaca, conservas, tabaco, aceite, loza y toda clase de mercaderías europeas(44).

Los franceses tuvieron huertos, jardines y barracas para su habitación, igual que en Concepción, en el vecino puerto del Almendral(45).

Como ya dijimos, Coquimbo era uno de los principales puertos chilenos. Su hinterland producía mucho trigo, aceite y vino. La fuente más importante de su comercio era el cobre, que se utilizaba en todo el Perú. También se cargaban frutos, cue-

ros, cordobanes y jarcias(46).

Anualmente salían de Coquimbo unos 4 o 5 navíos de 400 toneladas, cargados de trigo, con destino a Lima. Su puerto no era demasiado apropiado para comerciar mercaderías europeas (se prefería Valparaíso), por lo que anualmente su comercio ascendía a una cifra que oscilaba entre los 12 y los 15.000 pesos. Los navíos franceses iban allí para abastecerse de víveres, vino y hacer aguada. Frecuentemente, aquellas embarcaciones que permanecían largos meses en Valparaíso, utilizaban el puerto de Coquimbo para invernar, dado que su clima era mucho más benigno(47).

Entre Coquimbo y Arica se encontraba el puerto de Cobija, en las costas del desierto de Atacama. Dada la aridez de la zona, el puerto era poco frecuentado, y Frézier dice que los franceses eran los únicos en llegar a él, por tratarse de un sitio próximo a Potosí y muy lejos de la presencia de los Oficiales Reales(48). Sin embargo, dadas las facilidades con que contaban, los franceses preferían Arica.

Cerca de ambos puertos está la vecina isla de Iquique, donde todos los años se cargaban entre 10 y 12 navíos con guano para los cultivos de la costa. La medida de guano, aproximadamente un sextario, se vendía entre 4 y 5 pesos(49).

El complejo Arica-Ilo se encargaba no sólo del abastecimiento del Alto Perú, sino también era el puerto de la rica zona de Arequipa y Cuzco. Los vinos y aguardientes de la región eran un poderoso imán para las tripulaciones francesas, muchas veces tan poderoso como la plata.

La principal actividad de Arica era el cultivo del ají o pimiento rojo; de las serranías bajaba la gente a abastecerse

de él, y su venta pasaba los 300.000 pesos anuales. También era importante el olivar(50). Desde estos puertos los comerciantes galos comerciaban con los puntos del espacio peruano antes mencionados.

El puerto de Arica era una rada abierta y su fortaleza constaba de baterías pequeñas. En el siglo xviii el puerto fue poco frecuentado, "y solo lo estuvo cuando los navíos Franceses entraban con libertad en aquel mar"(51). La Real Armada había sido el nervio del puerto. En la primera mitad del siglo xvii llegaba anualmente desde Lima en busca del tesoro potosino; en la segunda mitad su frecuencia era una vez cada 2 o 3 años, y entre 1701 y 1722 no arribó la Armada ninguna vez. Recién cuando el virrey Armendáriz se sintió dueño del mar logró despachar una en 1726 y otra en 1731. La Caja Real se trasladó a Tacna por razones de mayor seguridad, a fines de 1718(52). Esto supuso un duro golpe para la economía de Arica, que ya había sido afectada cuando se decidió enviar la plata altoperuana directamente por tierra hacia Lima, como consecuencia del accionar de los piratas que a fines del siglo xvii infectaban el Pacífico.

El yacimiento minero de cierta importancia más cercano a Arica era el de Oruro. La línea recta que unía a ambas poblaciones pasaba cerca de Caquena y Parinacata. Para llegar a ellas había que abastecerse de agua y pasto para las mulas, bien en los valles de Azapa (de incierto y escaso caudal, y accesible sólo hasta Livilcar) o en el de Lluta (con pastos cultivados y agua constante). Luego del Putre y Socoroma, donde concluyen los cultivos, se entra en la puna brava, para pasar después a la laguna de Chungará, al pie de los Polla Chatos.

El camino aquí se bifurca, y tomando el del sur se llega a Choquelimpie, para desde ahí bajar a Carangas. Por el este se llega a Oruro y por el sudeste a Potosí. El valle de Tacna y la quebrada de Tacora (muy al norte de esta línea) obligaba a los arrieros a dar un largo rodeo para ir a Oruro, rodeo que era mayor si se dirigían a Potosí. De todas formas, era ésta la vía obligada para dirigirse a La Paz(53).

El sentido de que Arica era el puerto alto peruano por excelencia queda claro en las instrucciones que se le dan a Cristóbal Almeyda, almirante de la Armada del Mar del Sur en 1661. En el punto 17 de las mismas se le ordenaba que:

"En llegando al Puerto de Arica os aveis de ynformar si los oficiales Reales tienen en las Caxas Reales la Plata de Su Magestad que a de bajar de Potossi, Oruro, y la Paz, y Carangas, y si faltase alguna enviareis persona de toda satisfaccion para que la agan conducir con toda diligencia".

Una vez completada la operación anterior debería permanecer entre 10 y 12 días en el puerto para la carga de los particulares. También tendría que informarse si había salido algún navío para traer la plata de Arequipa, y en caso negativo debería enviar una embarcación al puerto de Ylay para completar dicha operación(54). A Arica también llegaban los barcos cargados con el azogue de Huancavelica para la minería alto peruana.

Del Anexo 1 se desprende, de acuerdo con la documentación manejada, que los franceses comenzaron a frecuentar, más o menos regularmente, el puerto de Arica a partir de 1709, cuando era corregidor Juan de Mur y Aguirre, de quien me ocupó más adelante, al igual que de su sucesor Juan José de Ovexas. Lo que queda confuso es el modo como se hicieron los primeros con

tactos entre Mur y los franceses, y cuáles fueron los negocios que en ese entonces se hicieron, teniendo en cuenta que a partir de este momento a los franceses se les abrían las puertas de Potosí. Estos datos parecen coincidir con la relación de Arzans, ya que si bien él comienza a hablar de una presencia francesa a partir de 1705, su intensidad se hace mayor desde 1708-1709.

Ilo, para Frézier, estaba "casi toda edificada y poblada por franceses". Los terrenos aledaños al pueblo habían sido abundantes en bosques, pero la asiduidad con que los navegantes galos habían cortado madera en los primeros 14 años del siglo xviii supuso que luego no hubiera ni un solo árbol hasta más allá de una legua de la playa. Una de las principales actividades del hinterland de Ilo era el cultivo de alfalfa, que tenía un gran consumo por la cantidad de mulas que bajaban a la ciudad. En este sentido Ilo era el complemento perfecto de Arica. Dice el mismo Frézier:

"A pesar de las penurias que hay que sufrir viajando a través de parajes tan desiertos, las gentes del país no se aterrorizan por una ruta de 200 o 300 leguas. Los mercaderes venían a Ilo de Cuzco, de Puno, de Chucuito, de Arequipa, y de Moquegua, como el puerto más cercano; y si no había navíos en Arica, también venían de La Paz, de Oruro, de La Plata, de Potosí y de Lipes, de tal manera que este puerto es el mejor de toda la costa para el comercio de mercaderías europeas".

Inclusive Quilca, el puerto natural de Arequipa, era poco utilizado y los arequipeños preferían bajar a Ilo o Arica(55).

La importancia de Pisco radicaba en que se encontraba situado a escasas leguas de Lima, y contaba con una vigilancia mucho menor que el puerto de El Callao. Esto hizo que rápida-

mente se convirtiera en un centro importante del comercio francés, ya que tanto los compradores como los vendedores tenían la posibilidad de proseguir con sus negocios en momentos en que la represión arreciaba en las cercanías de Lima. Su importancia aumenta si tenemos en cuenta que cuando El Callao estaba cerrado para los franceses, los compradores de Yca, Huancaavelica, Guamanga y Andaguailas, e inclusive los de algunas poblaciones ubicadas al norte de Lima, allí se dirigían(56). La situación llegó a tal punto que durante el virreinato de Castellosrius se llegó a decir que "los caminos que ay desde (sic) Puerto del callao a esta ciudad [están] traxinados de re cuas cargadas de fardos, caxones, empaques, fierro y otras piezas".

El rico comercio limeño concurría a Pisco, a abastecerse con cierta frecuencia. Esta situación fue reconocida de alguna manera por el Consulado de Lima, que en su Junta del 12 de noviembre de 1707 afirmaba que:

"es tanta la frecuencia y unión de los compradores en la villa de Pisco, que estrechándose con íntima familiaridad, por sus intereses, se rozan, unos con otros, y se ha difundido...que los mismos que compraron los tres primeros bajeles franceses han atravesado...otro más, impidiendo al resto de las personas el que se interesen en sus mercaderías, tirando a ser monopolio de todos ellos"(57).

Sin embargo, lo manifestado por el Consulado incluía una velada crítica al virrey Castellosrius y a una "extraña" compañía comercial por él liderada, y de la que formaban parte Joseph de Rozas, conde de Castelblanco y Antonio Mari. De dicha compañía me ocupo en el próximo capítulo.

Dada la intensa actividad comercial que allí se desarro-

llaba, Pisco llegó a recibir el nombre de "feria". Esta circunstancia, junto con la presencia de los comerciantes de Lima explican el hecho de que haya sido allí el lugar donde los franceses vendieron más barcos (ver cuadro 6.5.). Y es que para comprarlos no sólo hacía falta dinero, sino también tener negocios en los cuales poder utilizarlos luego. Muchos navíos franceses iban a Pisco no sólo a vender, sino también a comprar vino y aguardiente, ya que allí lo encontraban más barato y en mayores cantidades que en otros puertos(58).

Cuando las circunstancias así lo permitían, a veces abonando los derechos correspondientes, los franceses podían comerciar directamente en El Callao, llegando inclusive a tener almacenes en el puerto(59). La importancia del comercio limeño y la entidad de las operaciones que se podían concluir allí, justificaban sobradamente la preferencia francesa por dicha plaza, a lo que hay que agregar que la rada de El Callao era la más segura y grande de todo el Pacífico.

En lo referente a salidas, el movimiento marítimo de El Callao fue el siguiente:

1696	99
1697	117
.....	
1701	78
1702	55
1703	55
1704	53(60).

A fines del siglo xvii salían de Lima entre 40 y 50 navíos anuales, que tenían como destino principal Guayaquil, Pana-

má, Arica y Valparaíso. El comercio con los puertos cercanos a Lima lo ejercían unas 150 embarcaciones de porte más pequeño, y los puertos más frecuentados eran Pisco y Cañete al sur, y Trujillo y Chancay al norte(61).

La vulnerabilidad del complejo Lima-El Callao, en lo referente a introducción ilícita de mercaderías, aumenta si tenemos en cuenta que cerca suyo había 8 puertos tan buenos como El Callao, en los cuales se podía atracar y desembarcar los géneros sin peligro de ser atacados por las baterías costeras.

Como bien dicen Jorge Juan y Antonio de Ulloa:

"La fortaleza del Callao servía sólo para defender los navíos que estaban fondeados en el puerto, y los almacenes de víveres que había en él, no para impedir á los enemigos el desembarco, ni la posibilidad de pasar á Lima en derechura"(62).

Los más importantes de estos puertos eran el de la China, que distaba de Lima 3 1/2 leguas marineras, y estaba comunicado con la capital por un camino real, fueron muchos los navíos franceses que fondearon aquí y comerciaban con los mercaderes de Lima y otras partes del Perú; Salto del Fraile; Chorrillos; Cadabonilla; Los Viejos y Ancón(63).

Entre el 26 de mayo de 1712 y el 30 de septiembre de 1713 los franceses pagaron 76.843 pesos 3 reales en concepto del 5% de almojarifazgo y 61.474 pesos 5 reales por el 4% de alcabalas, lo que importó un total de 138.318 pesos. Entre el 28 de mayo de 1711 hasta la misma fecha de 1713, la Real Hacienda percibió 343.931 pesos en concepto de alcabalas y almojarifazgos, recaudando por este último concepto 70.258 pesos(64), ya que no se habían firmado los asientos con el Consulado. Si relacionamos ambas sumas percibidas en concepto de almojarifazgo

vemos que lo aportado por los franceses fue el 52,2% del total, porcentaje que se acerca al 65% que decíamos representaba el comercio francés frente al total del comercio exterior peruano. Pero aquí hay que tener en cuenta varias consideraciones, entre las cuales incluimos que el almojarifazgo recaudado por la Real Hacienda incluye productos de la tierra traídos desde otros puertos del espacio peruano; que el período considerado para los franceses es menor y que gran parte de las introducciones francesas a Lima se hacían por Pisco.

El puerto de Paita era la escala obligada entre Panamá y El Callao(65). En época del virrey Casteldosrius llegaron los navíos "Brilhac" y "Confiance", los que, según un testigo, descargaron toda la carga de sus bodegas, por un valor superior al millón de pesos, ubicándola en almacenes públicos, "donde se vendía con la misma libertad que en la feria de Portobelo permitiéndolo así el Corregidor llamado D.n Fran.co Migueles, paisano del virrey y su amigo"(66).

Algunas veces los franceses llegaron a puertos de la provincia de Quito. Decía, el virrey Casteldosrius, que en una ocasión llegó al puerto de Piuro un navío francés, que estuvo a punto de desembarcar una carga de productos importados, y que "habían dispuesto varios particulares de aquella Provincia de Quito cant.d gruesa de plata para hacer empleos de la Ropa del referido Navio"(67).

Otro puerto importante del Pacífico era Guayaquil. Allí se fabricaban y carenaban casi todos los barcos que navegaban en el Mar del Sur. Era intenso su comercio de madera con el Perú y de cacao con Panamá. Para los productos europeos que venían de Panamá era la llave de entrada al Perú. Se abastecía de

harinas de Quito y de vinos, aguardientes y otros frutos de la tierra del Perú(68).

Los franceses en el Pacífico: 1701-1713.

Este período, enmarcado dentro de la alianza bélica hispano-francesa tuvo dos características fundamentales: del lado de los comerciantes, obviamente, realizar los mejores negocios posibles aprovechando la coyuntura favorable; y por parte del gobierno francés, tratar de obtener un acuerdo comercial con España que le permitiera controlar el comercio con Indias, o al menos, obtener la mayor cantidad posible de beneficios en su carácter de aliado, beneficios que, por supuesto, deberían ir mucho más allá de los de "país más favorecido".

El telón de fondo de toda esta actividad comercial fue la Guerra de Sucesión Española, que introdujo una enorme cantidad de perturbaciones en el normal desarrollo del comercio internacional. Dada la situación bélica que se vivía, muchos de los navíos franceses debían enarbolar pabellón inglés al pasar frente a las costas del Brasil, teniendo en cuenta la alianza entre Portugal e Inglaterra(69).

El 26 de diciembre de 1703 zarparon de Saint Malo los navíos "Saint-Charles-Borromée" y "Murinet", que tras intentar infructuosamente cruzar por el Estrecho de Magallanes, decidieron volver atrás y llegar al Pacífico bordeando la isla de Tierra del Fuego, atravesando el Estrecho de Le Maire y doblando por el Cabo de Hornos. Este trayecto fue luego continuado por la mayor parte de los veleros franceses, ya que permitía evitar los fuertes vientos que racheaban en el Estrecho de Magallanes.

Los primeros años fueron de lentos tanteos y de mutuos co
nocimientos, ya que aún no se contaba con una máquina comer-
cial aceitada, se carecía de factores en los puertos america-
nos, no se sabía a ciencia cierta en que autoridades se podía
confiar, etc. Sin embargo, debido a los largos años que no se
celebraba la feria de Portobelo, los beneficios en ese momento
fueron muy importantes. Según cálculos de la Compañía de las
Indias Orientales, en 1705, un cargamento de 600.000 libras de
bería reportar, tras su venta en el Perú, un beneficio bruto
de 2.400.000 libras, es decir, una ganancia de un 400%(70).

A mediados de 1706 zarpó de Port Louis una escuadra coman
dada por M. de la Vérunne, y compuesta por los navíos "Maure-
pas", "Toison-d'Or" y "Saint-Louis". Esta expedición fue remar
cable por los aportes geográficos realizados, siendo el más im
portante la popularización de la ruta del Cabo de Hornos. Du-
rante su viaje, la Vérunne realizó importantes observaciones
geográficas que permitieron mejorar las cartas existentes so-
bre América del Sur, especialmente desde el Río de la Plata al
Cabo de Hornos, en este sentido bastante deficientes. También
fijó con suma precisión la ubicación de las islas Barnevelt y
Hermite(71).

A finales de 1706 partió de Bayona el navío "L'Aurore",
un aviso francés que tuvo como misión el cumplimiento de un en
cargo oficial de la corona española: remitir los despachos rea
les al Perú. Este hecho fue visto por los franceses como el
primer paso de un plan mucho más vasto: lograr para sus embar-
caciones el convoy de las flotas y galeones. Felipe V, forzado
por los acontecimientos bélicos y políticos se vio obligado a
pedir ayuda a su abuelo, quien, comprensiblemente, se mostró

muy solícito al respecto. En el fondo era éste el primer éxito concreto, real, de todas las negociaciones que infructuosamente llevaban los franceses en Madrid sobre el comercio con las Indias. Es en este contexto en que se inscribió el envío de 9 embarcaciones a México, capitaneadas por el almirante Ducasse, y 2 al Perú, al mando de Michel Chabert.

En esta época comenzaron los viajes transpacíficos de los franceses, con la intención de comerciar con China y el Lejano Oriente. Algunos realizaban un comercio triangular entre Francia, las costas peruanas y la China. Pero había otros que en lugar de retornar a Sudamérica, después del cruce del Pacífico, preferían realizar la vuelta a Francia bordeando la India, con lo cual estos navegantes realizaron los primeros viajes franceses de circunnavegación terrestre, honor que tradicionalmente se le ha venido atribuyendo a Bougainville. Al menos fueron 10 los navíos franceses que realizaron durante estos años el mencionado periplo, que transformó profundamente el significado que tenían las costas del Pacífico americano. De formar parte de un "mare clausum" del Imperio español, se convirtieron en una importante escala de las rutas comerciales mundiales.

Para tener una idea de la envergadura que alcanzaban los retornos de plata a Francia, digamos solamente que los 8 buques que volvieron a Europa, integrados en la llamada "escuadra de Chabert", llevaban en sus bodegas 4.258.253 pesos.

El período que estamos tratando coincide con la firma del asiento de negros con Francia. Sin embargo, ninguno de los barcos de la Compañía del Asiento pasó al Mar del Sur. En el cuadro 4.5. se reflejan los navíos franceses llegados a Buenos Aires entre 1703 y 1713. De los 3 grupos en que están divididos,

Cuadro 4.5.: Llegada de navíos a Buenos Aires.

Años	Cia. del Asiento	Particulares		Total
		A Bs. As.	Al Mar del Sur	
1703	3	-	-	3
1704	-	-	-	-
1705	-	-	-	-
1706	2	5	3	10
1707	1	-	2	3
1708	3	2	7	12
1709	1	1	3	5
1710	1	-	1	2
1711	-	3	3	6
1712	2	1	-	3
1713	2	1	-	3
Total	15	13	19	47

Fuente: Elena S. de Studer, La trata de negros en el Río de la Plata en el Siglo XVIII.

el más importante es el formado por aquellas embarcaciones que pasaron al Mar del Sur, o que al menos intentaron llegar a él, es decir, que habían salido de Francia con ese destino, y para los cuales Buenos Aires era sólo una etapa. Por lo tanto, estos navíos no realizaron un comercio activo en el Río de la Plata, y en general sólo vendían pocos productos, con el fin de utilizar su importe para comprar bastimentos.

Los franceses en el Pacífico: 1713-1740.

Previo a la firma del Tratado de Utrecht, Luis XIV dictó estrictas prohibiciones para el envío de embarcaciones francesas al Mar del Sur, con el evidente fin de no ampliar la tensión internacional existente sobre el tema y no complicar las

negociaciones de paz que se estaban celebrando. Sin embargo, los armadores malvinos seguían empeñados en continuar adelante con sus negocios, para lo cual contaban inclusive con importantes aliados dentro de la corte y el mundo de las finanzas parisino, como era fundamentalmente A. Crozat. Incluso se llegó, tras la firma de la paz, a proponer a algunos comerciantes holandeses la posibilidad de asociarse a sus negocios, hecho éste que no fue visto con demasiado agrado por la mayor parte de las autoridades galas.

El período 1713/1715 se caracterizó por una presencia casi masiva de buques franceses en los puertos peruanos, y era frecuente que los capitanes se quejaran a su regreso de lo mal que les había ido, por la enorme competencia que había producido un importante descenso en los precios(72).

Las prohibiciones oficiales hicieron que en este período fueran frecuentes las salidas clandestinas de buques y los envíos encubiertos, realizados por ejemplo, tal como ya hemos visto, con el pretexto de "ir a descubrir". Cuando en 1719 se declaró la guerra entre Francia y España, los comerciantes franceses creyeron llegada la hora de reabrir las rutas comerciales con el Mar del Sur. Así es que en mayo de 1719 enviaron al "Sage-Salomon" hacia el Pacífico, que realizó un viaje sumamente exitoso. Sin embargo, el monopolio comercial correspondía a la Compañía de Law, que no estaba dispuesta a que los particulares le arrebataran los triunfos de la manga. De esa manera, entre 1720 y 1721, la Compañía de Indias envió una importante flotilla al Mar del Sur. Las expediciones realizadas en estas fechas hicieron importantes negocios, y repercutieron profundamente en todo el interior del espacio peruano, espe-

cialmente en Potosí(73).

En julio de 1720 el embajador español en Francia, Patri-
cio Laules, envió una "Memoria de los navíos que se arman en
los puertos de Francia y destinados al Mar del Sur", en la que
afirmaba que se preparaban 4 navíos de 36 a 50 cañones, arma-
dos de guerra y con mercaderías para el Mar del Sur, su arma-
dor principal era el caballero Rigby, que operaba por cuenta
de la Compañía de Indias; otros 2, de 50 a 60 cañones, carga-
dos de mercaderías, que se armaban en Brest por el Sr. Saint-
Jean (en muchos documentos españoles aparece como San Juan),
teniente de policía de Saint Malo; otro navío, el "Triton", ar-
mado en Saint Malo por Fougeray y Garnier y daba cumplida
cuenta de otros buques que se armaban en diversos puertos del
país, destinados a las Indias occidentales(74). El Consejo de
Indias tuvo noticias de que los buques que se preparaban en
Port Louis tenían como base las tripulaciones que había lleva-
do Martinet en su expedición anterior(75). Pese a todo este cú-
mulo de afirmaciones, la versión oficial francesa negaba estos
puntos, y afirmaba que los barcos que se armaban por cuenta de
la Compañía de Indias en Saint Malo, Brest y Cambrai se dirigi-
rían a Louisiana y las Indias Orientales y no al Mar del Sur
(76). Lo cierto es que la Compañía de Indias armó 10 navíos an-
tes del 15 de abril de 1721 para dirigirlos al Mar del Sur. Su
relación es la siguiente:

Navíos	Gastos de Compra y Armado	Gastos de Carga
Diligent	253.588,19	998.281,12,6
Joseph-Royal	192.408,11,9	707.616,14,6
Neptune	198.815,10,6	1.822.470,10,5
Thetis	334.573,9	2.519.231,5,6
Duc de Chartres	619.066,14,7	4.400.000
Bodine	241.976,8,9	1.427.373,3,1
Decouverte	138.838	118.375,15,6
Centaure	174.930,17,2	861.013,5
Achille	282.026,5,8	395.083
Content	154.603,10,1	369.991,2,6
Total	2.590.828,6,6	13.619.436,9(77)

Las cifras en libras tornesas, sueldos y denarios.

A principios de 1723 el embajador Laules avisaba el retor no de 5 navíos provenientes del Mar del Sur, con 1.600.000 pesos en sus bodegas. En una carta que Miraval le escribió a Gri maldo se acusaba directamente a Pontchartrain y a sus sucesores de estar implicados directamente en el contrabando, ya que si no se explicaba como siguieron en sus cargos pese a las órdenes terminantes de Luis XIV de no pasar al Pacífico.

A principios de 1725 llegó a Iquique, y posteriormente a Arica, el navío "Providence", una de las últimas embarcaciones francesas que intentaron el comercio directo. Si bien el corre gidor de Iquique no pudo impedir que comerciara, el navío fue repelido de Ilo y de Pisco, sin poder realizar grandes negocios(78).

En 1725 algunos miembros del comercio de Lima decidieron

constituir una compañía con el fin de armar un navío destinado a capturar a las embarcaciones francesas y holandesas que habían penetrado en el Mar del Sur. Sus miembros eran Angel Calderón Santibañez (de la orden de Calatrava), el capitán Joseph Tagle Bracho, Francisco García Álvarez, Rodrigo Guinel, el sargento mayor Gaspar Fernández Montejo, Juan Antonio de Tagle, Mateo de la Vega, Roque del Rivero, Domingo de Jauregui, Alonso Panizo, Diego de la Peña, Felipe de Uzeda, Francisco Javier de Aguirre, Santiago de Salabarría y el marqués de Torre Tagle.

El virrey Castelfuerte aprobó la medida y dispuso en consonancia:

- 1) Que se le entregara la fragata "Nuestra Señora del Carmen", propiedad de Luis Montarán, francés afincado en el Perú, con todos sus pertrechos y en el estado en que estuviera. De los almacenes navales se sacarían para armar el buque: 12 piezas de artillería de a 4 y a 8 libras, 12 pedreros de bronce, 200 fusiles con piedra doble y todas las municiones, pólvora y armas blancas que fueran necesarias.
- 2) La empresa se autorizaría por un período de 4 meses.
- 3) El total de la presa iría para la compañía, sin tener que entregar nada al Real Patrimonio, salvo el pago de los derechos correspondientes.
- 4) Acabada la empresa se devolverían las armas al almacén, pagándose por las que se hubieran perdido, salvo en caso de naufragio, en cuyo supuesto no serían obligados a satisfacción ninguna.
- 5) Se le pagará a Luis Montarán 2.000 pesos por mes por el a-

rriendo del navío, esa suma se aumentará en 1.000 pesos en caso de conseguirse alguna presa considerable.

6) El valor del navío, en caso de accidentes de combate, se es timaba en 40.000 pesos(79).

Una vez fletado el navío se hizo a la mar, y frente a las costas de Chile combatió contra el "San Francisco", el principal de los navíos holandeses que merodeaba por el Pacífico, y en Coquimbo se apresó al "San Luis" (de Zelanda), vendiéndose su presa en El Callao. Años más tarde, en 1734, llegó a Arica el buque holandés "Santo Domingo", al mando del capitán Cornelio Andrés, con 30 cañones y 100 hombres, y "muy cargado de mercaderías especiales". Para capturarlo se armó al velero "San Fermín", que tras perseguirlo por los puertos de Coquimbo y Nasca tuvo que retornar a El Callao sin ningún resultado positivo(80).

Para finalizar, y de acuerdo con la correspondencia de Ma gon de la Balue, podemos concluir en que los franceses, especialmente los comerciantes de Saint Malo, renunciaron de una manera casi total al comercio directo con el Mar del Sur a fines de la década de los años 20(81), si bien hubo durante algún tiempo unos pocos intentos aislados.

En la década de los 40 los franceses modificaron su manera de actuar. Los primeros navíos de registro que se dirigieron al Mar del Sur fueron de origen galo. La llegada de los primeros, el "Luis Erasmo", "Liz" y "Deliberanza", de bandera francesa pero fletados por los comerciantes gaditanos (entre los que se contaban, por supuesto, importantes casas malvinas), produjeron según el testimonio de Ulloa y Jorge Juan, una importante baja en los precios de los productos europeos en los

puertos chilenos. La reacción del comercio de Lima fue tratar de entorpecer las ventas de los productos traídos en los registros, con ese objeto se interpuso un pleito ante la Audiencia con el fin de retrasar las ventas durante un año. Pese a todos los inconvenientes, Ulloa y Jorge Juan se mostraban partidarios de la ruta del Cabo de Hornos, porque los productos resultaban de esa forma mucho más baratos(82).

El comercio con China.

Ya en 1667 el virrey Baltazar de la Cueva dio permiso para comerciar en el Perú productos de la China, produciéndose ese año la quiebra de la feria de Portovelo. Ante las quejas elevadas por los comerciantes limeños, aduciendo las pérdidas sufridas, el virrey fue cesado en su cargo. Sin embargo, en el juicio de residencia que se le celebró fue absuelto, ya que, según el juez, había obrado en justicia al limitar los abusos de los mercaderes(83).

Como ya habíamos visto, luego de tocar en el Perú muchos navíos franceses proseguían su viaje a China. Para hacer la travesía, tanto en una como en otra dirección, seguían la ruta del galeón de Manila(84), excluyendo a aquellos que retornaban a Europa completando la vuelta al globo. Una excepción a lo recién mencionado fue el "Saint-Louis", que estando en Concepción, luego de una campaña de un año en el Perú, decidió pasar a la China, para lo cual cruzó el Cabo de Hornos y de allí se encaminó al Cabo de Buena Esperanza. Para que el "Saint-Louis" pudiera pasar al Oriente, el "Maurepas" y el "Toison-d'Or" le cedieron víveres, mercaderías y sus mejores marineros(85). El viaje a la China suponía, para los comerciantes malvinos, la

posibilidad de cambiar sus piastras por el oro oriental(86).

De esta manera se estableció una suerte de comercio triangular, del cual los franceses salían especialmente beneficiados. Los comerciantes galos iban al Perú con sus manufacturas europeas, que trocaban por plata, de allí se dirigían a la China (y al Lejano Oriente en general), para cambiar parte del metal precioso por productos orientales que volvían a vender al Perú, dada su gran demanda. Para las transacciones en China muchas veces se asociaron con comerciantes peruanos, que la mayor parte de ellas obtenían de la empresa fuertes beneficios. Así, p.e., don Félix Ichajoy (sic)(¿?), invirtió por su cuenta y riesgo 25.000 pesos en el viaje que el "Solide" realizó a China, obteniendo al regreso del navío unos beneficios del orden del 150%(87). En el mismo navío también pasó a China Antonio de Estrimiana, como director de una compañía que había formado a tal efecto. Al retornar al Perú pasó a Potosí con las mercaderías que trajo, pero al contrario que en el caso anterior, tuvo grandes pérdidas(88). En el "Solide" se llevaron de la China al Mar del Sur mercaderías por valor de 161.281 pesos 4 reales. El capitán del navío "Concorde", Pradel, que había viajado a Lima para vender allí su embarcación, propuso a algunos franceses y españoles comprarlo en sociedad con el fin de fletarlo a la China y luego retornar con mercaderías orientales al Perú. La sociedad mixta se realizó y la embarcación retornó a Concepción para abastecerse allí de los víveres necesarios y completar la tripulación para un viaje de esas características. De regreso a El Callao, la sociedad se rompió y el viaje no se pudo realizar(89).

Los beneficios obtenidos en el comercio transpacífico eran

enormes. Según Juan Andrés de Ustáriz el viaje hecho por el "Saint-Antoine-de-Pade", al mando del capitán Frondat, a Cantón duró 18 meses, y a su retorno a Pisco, donde terminó de vender sus productos, se obtuvieron unas ganancias que oscilaron entre el 500 y el 600%(90).

Algunas veces, todo el cargamento o parte de él no se vendía en el Perú sino que se llevaba de regreso a Francia para ser vendido allí. En este caso había que superar serios controles aduaneros, dadas las trabas existentes en Francia para importar productos de la China, especialmente sedería.

En agosto de 1713 llegaba a Saint Malo, proveniente de la China (antes había estado en el Perú), el navío "Grand-Dauphin" que traía en su bodega el siguiente cargamento:

-180 quintales de seda cruda de Nankín.

- 119 quintales de seda de Cantón.

- 60 quintales de seda "a coudre".

- 300 quintales de pimienta.

- 200 quintales de té verde.

- 110 quintales de té negro.

- 8.500 quintales de plomo.

- 5.400 piezas de damascos.

- 8.000 piezas de tafetán pequinés.

- 740 piezas de "grissette".

- 280 piezas de "chaquin".

- 70 piezas de satén.

- 310 piezas de paños de seda.

- 140 piezas de tafetán.

- 30 piezas de gorgorán.

- 15 piezas de "velour".

- 6.600 pares de medias de seda de hombre.
- 1.300 pares de medias de seda de mujer.
- 3.600 pañuelos.
- 3.500 "evantails".
- gran cantidad de porcelana(91).

A fines de 1711 estaba por zarpar de El Callao un navío francés hacia Cantón. Se inspeccionó el buque y se embargaron 33 cajones y un gran zurrón, todos con plata y conteniendo en su interior alrededor de 100.000 pesos, perteneciendo a los españoles la totalidad del dinero(92), lo cual habla una vez más de las sociedades concertadas por los comerciantes locales con los franceses para realizar el comercio con Oriente.

En junio de 1710 se otorgó permiso a la "Grande-Reine-d'Espagne", armada por Julien Bourdas, para pasar a la China, como efectivamente lo hizo, pero tocando antes las costas del Perú. Al volver a Europa llegó a Cádiz, con una carga compuesta por toda clase de mercaderías (sedas crudas, estopas trabajadas, té, pimienta, rubarbo, cobre de Japón, barniz, porcelana, etc.), y donde también descargó la plata que llevaba. Su llegada a España causó gran preocupación en Francia, ya que se temía que una entrada masiva de sedería china bajara los precios de la francesa. La mayor parte de la carga, dada la imposibiliidad de descargarla en Francia, fue conducida a Lisboa(93).

Dadas las trabas que encontraban en Francia, muchos de los navíos que habían pasado a China retornaban a Europa tocando primero puerto en Cádiz, para allí vender sus productos(94), si bien, en un principio, algunos barcos atracaron en La Coruña(95).

El primero de septiembre de 1713 hay una presentación del

capitán Raguienne, del "Solide", quien para justificar su presencia de regreso al Perú, dijo haber pasado a China con órdenes secretas, y que como en el estrecho de Malaca se topó con 4 embarcaciones holandesas no pudo seguir su ruta hacia el Cabo de Buena Esperanza, razón por la cual tuvo que cambiar de rumbo y regresar al Perú.

Pero no todos fueron buenos negocios. En los años de 1714 y 1715 el mercado peruano estaba bastante enrarecido y los precios habían bajado considerablemente. En septiembre de 1715 había retornado a la Rochelle el navío "Princesse", y en tal sentido el embajador español le escribió al marqués de Grimaldo lo siguiente:

"a arribado pocos dias a al Puerto de la Rochela otro Navio frances nombrado la Princesa q. dicen a algunos años q. salio de estas costas y fue por el Mar del Sur a pasar hasta la China de donde bolvio otra vez a las costas del Peru de las que aora aseguran viene en derecha; pero si bien se tiene por mas que indubitable al aver comerciado sin licencia con todo eso se cree yguualmente que solo no a echo ganancia alguna sino que biene con perdida considerable"(96).

Quizás el hecho más importante de este período fue el resultado de la expedición de Martinet, que, como ya veremos, supuso un duro golpe para la política comercial francesa en la región.

NOTAS AL CAPITULO IV:

- 1.- En toda esta parte hemos seguido a Dahlgren, Les relations commerciales entre la France et les côtes de l'océan Pacifique, pp. 51/7 y 70/4.
- 2.- J. Dunmore, French Explorers in the Pacific, vol. 1, p. 7.
- 3.- Dunmore, French Explorers..., p. 9 y Dahlgren, Relations ..., p. 90.
- 4.- M. Vargas Ugarte, Historia General del Perú, Virreinato, t. IV, pp. 20/1.
- 5.- Dahlgren, Relations..., pp. 94/9.
- 6.- D. Barros Arana, Historia General de Chile, t. IV, pp. 295/6 y Dunmore, French Explorers..., p. 10/1.
- 7.- Proposition de faire le tour du monde, Memorial du Sieur de Beaujean à M. de la Touche, BNP. Ms. Fr.N.A. 9341.
- 8.- Para la expedición de Beauchesne, véase Dahlgren, Relations..., pp. 123/46 y Dunmore, French Explorers, pp. 11/13.
- 9.- Dahlgren, Relations..., p. 118.
- 10.- Dahlgren, "Voyages français à destination de la mer du Sud avant Bougainville (1695-1749)", pp. 432/3. Sobre Frézier, ver la tesis doctoral inédita de Graciela Velasco, "Amédée-François Frézier voyageur français aux côtes du Chili au debut du XVIIIe. siècle". La tesis, si bien aporta algunos datos biográficos inéditos de Frézier, en lo referente a la realidad americana se limita a parafrasear al autor objeto del estudio.
- 11.- L.A. Clayton, "Trade and Navigation in the Seventeenth Century Viceroyalty of Peru", pp. 1/7.
- 12.- M. Carmagnani, Les mécanismes de la vie économique dans une société coloniale: le Chili (1680-1830), p. 43.
- 13.- Junta del Consulado de Lima del 27/iv/1709, en M. Moreyra Paz-Soldán, El Tribunal del Consulado de Lima. Cuaderno de Juntas, t. I, p. 135.
- 14.- Junta del Consulado del 4/vii/1719, en Moreyra, op. cit., t. I, pp. 330/1.
- 15.- AGI IG 2720.
- 16.- BNM Ms. 19251, ff. 117v a 119 y 122v.
- 17.- Archivo Histórico de Lima, Tribunal del Consulado Administrativo, N°59, Lima, 14/vi/1713.
- 18.- AGI Lima 488.
- 19.- Memorial ajustado del pleyto de doña Juana Ubalde Sanchez de Tagle...con el general Bernardo de Solis Bango, AGI EC 520A.

- 20.- En la Real Cédula del 19/x/1706, donde se disponía el pase a América de los navíos franceses para custodiar la plata, se decía que el virrey del Perú debería pagar 248.381 pesos 6 reales y 8 maravedíes en concepto de per-trechos de guerra. También se le ordenaba al virrey que promoviera un empréstito de 1.000.000 pesos para socorrer a la monarquía, RAH-CML, t. CI, ff. 228 a 229v.
- 21.- G. Céspedes del Castillo, "Datos sobre comercio y finan-zas de Lima, 1707-1708", p. 938.
- 22.- Junta del Consulado del 24/ix/1706, en Moreyra, El Tribu-nal, t. I, pp. 12/21.
- 23.- Junta del Consulado del 27/x/1707, en Moreyra, El Tribu-nal, t. I, p. 80.
- 24.- Céspedes, "Datos sobre comercio...", pp. 942/3.
- 25.- Moreyra, El Tribunal..., pp. xxxiv a xxxvi.
- 26.- Jorge Juan y A. Ulloa, Relación Histórica del Viage a la América Meridional, t. I, p. 171.
- 27.- Citado en Carmagnani, Le Chili, p. 101, n. 26.
- 28.- A. Frézier, Relation du voyage de la Mer du Sud aux côtes du Chily et du Perou, fait pendant les années 1712, 1713 et 1714, p. 41.
- 29.- Ibid., pp. 96 y 101.
- 30.- Barros Arana, Historia General..., t. V, p. 517.
- 31.- L. Feuillée, Journal des observations physiques, mathémati-ques et botaniques, faites par l'ordre du Roy sur les Cô-tes Orientales de l'Amérique Méridionale, et dans les In-des Occidentales, depuis l'année 1707 jusques en 1712, t. I, pp. 309/11 y Dahlgren, "L'Expedition de Martinet et la fin du commerce français dans la mer du Sud", p. 295.
- 32.- Frézier, Relation..., p. 47.
- 33.- Feuillée, Journal..., t. I, p. 364.
- 34.- S. Villalobos, "Contrabando francés en el Pacífico", p. 59.
- 35.- Barros Arana, Historia General..., t. V, pp. 553/4.
- 36.- Ibid., p. 550.
- 37.- B. Vicuña Mackena, Los orígenes de las familias chilenas, t. III, p. 12.
- 38.- Frézier, Relation..., pp. 83/4.
- 39.- J. Juan y Antonio de Ulloa, Relación Histórica..., t. I, pp. 348/9.
- 40.- Frézier, Relation..., p. 106.
- 41.- J. Juan y A. Ulloa, Relación Histórica..., t. III, p. 366.
- 42.- Sobre el tema ver de R. Romano, Una economía colonial: Chile en el siglo XVIII.

- 43.- J. Juan y A. de Ulloa, Relación Histórica..., t. III, p. 351.
- 44.- Ibid., p. 352.
- 45.- Residencia de Antonio Velázquez de Cobarrubias, AGI EC 941A, f. 374.
- 46.- J. Juan y A. de Ulloa, Noticias secretas de América, p. 31.
- 47.- Frézier, Relation..., pp. 115-120 y 122.
- 48.- Ibid., p. 130/3.
- 49.- J.P. Duviols, "Une expédition française sur les côtes de l'Amérique méridionale en 1699, 1700 et 1701", p. 156. Un sextario es una medida de capacidad que equivale a 1/6 parte del congio y 1/16 del modio (aproximadamente 3 litros).
- 50.- J. Juan y A. de Ulloa, Noticias secretas..., pp. 186/7.
- 51.- Ibid., pp. 30 y 54.
- 52.- V. Dagnino, El Corregimiento de Arica, 1535-1784, pp. 290 y 297.
- 53.- Ibid., pp. 112/3.
- 54.- Instrucción de la que vos el Almirante Cristobal Almeyda a veis de guardar en el viage que haceis en el galeon nombrado San Francisco Solano Almiranta de esta Mar del Sur al Puerto de San Marcos de Arica, a traer la plata de su Mag.d y particulares que este presente año de mil y seiscientos y sessenta y uno baja de las Provincias de arriba, BPM-MA.
- 55.- Frézier, Relation..., pp. 155/8.
- 56.- Ibid., p. 164.
- 57.- Moreyra, El Tribunal..., p. 89.
- 58.- Frézier, Relation..., p. 166.
- 59.- AGI Lima 480.
- 60.- R. Smith, "Datos estadísticos sobre el comercio de importación en el Perú, 1698-1699", p. 163.
- 61.- Vargas Ugarte, Historia General..., t. IV, p. 15.
- 62.- J. Juan y A. de Ulloa, Noticias Secretas..., p. 27.
- 63.- Ibid., pp. 25/7.
- 64.- Carta del obispo de Quito al Rey, 5/xii/1713 y 16/xi/1713, AGI Lima 409.
- 65.- J. Juan y Antonio de Ulloa, Noticias Secretas..., pp. 21 y 27.
- 66.- AGI Lima 482.
- 67.- Carta del 31/viii/1707, AGI IG 2720.
- 68.- J. Juan y A. Ulloa, Noticias Secretas..., 11 y 14.

- 69.- Frézier, Relation..., p. 19.
- 70.- Dahlgren, Relations..., p. 202.
- 71.- Ibid., pp. 379/80.
- 72.- Carta de Chipaudière Magon del 27/vii/1713 y de Descazeaux del 29/vii/1713, ANP G7 195.
- 73.- B. Arzans de Orsua y Vela, Historia de la Villa Imperial de Potosí, t. III, pp. 105 y 132.
- 74.- C.-F. Lévy, Capitalistes et pouvoir au siècle des lumières, t. III, p. 315.
- 75.- Consulta del Consejo del 22/viii/1720, AGI IG 276.
- 76.- Lévy, Capitalistes et pouvoir..., t. III, p. 316.
- 77.- BNP Ms.Fr. 8973, Estado de la Compañía de Indias.
- 78.- RAH-CML, t. XLVII, f. 174; Dahlgren, "Voyages...", p. 550; Dagnino, El corregimiento..., p. 296 y Moreyra, El Tribunal..., t. II, pp. 164 y 173.
- 79.- Armamento de particulares para apresar navios franceses comerciantes y otros cualesquiera Extrangeros en la Mar del Sur, 1725, AGI Lima 411.
- 80.- "Memoria del virrey Castelfuerte", en Memorias de los virreyes que han gobernado el Perú, t. III, pp. 250/5.
- 81.- L. Vignols y H. Sée, "La fin du commerce intérope dans l'Amérique espagnole", p. 3.
- 82.- J. Juan y A. de Ulloa, Noticias Secretas..., pp. 219, 223 y 480.
- 83.- E. Romero, Historia económica del Perú, p. 171.
- 84.- Dahlgren, "Voyages...", p. 434.
- 85.- Dahlgren, Relations..., p. 206 y "Voyages...", pp. 467/8.
- 86.- L. Dermigny, "Les circuits d'argent et les milieux d'affaires au XVIIIe. siècle", p. 258.
- 87.- Comte du voyage de la Mer du Sud, ANP V7 13, N°55.
- 88.- AGI EC 552A, f. 295.
- 89.- Dahlgren, "Voyages...", pp. 496/7.
- 90.- Carta de Ustáriz al embajador de España en Francia, 22/x/1710, AHN Estado 2914 y AGI EC 940 A.
- 91.- Carta de G. Rouzier, Saint Malo, 23/viii/1713, ANP G7 1701, N°103 y Etat des Marchandises venues de la Chine dans le V.au Le Grand Dauphin, ANP G7 196.
- 92.- AGI Lima 480.
- 93.- Carta de Bourdas al intendente de Bretaña, Saint Malo, 14/vii/1714, ANP G7 196 y Archives de la Bastille, t. XIII, p. 141.
- 94.- ANP Mar B1 11, ff. 127-127v y 160.
- 95.- En 1704 el "Chancellor" y el "Saint-François" llegaron a

La Coruña donde descargaron subrepticamente parte de la carga, Dahlgren, Relations..., p. 161.

- 96.- Copia de capitulo de carta escripta en Paris en 9 de septiembre de 1715 por el Sr. Principe de Chelemer embaxador de España en aquella Corte; al Sr. Marques de Grimaldo, ACT Libro 196.

CAPITULO V: LA EXPEDICION DE MARTINET.

"Assi del Reyno arruynaràn la ruyna
El Martinet, y el Lesso denodados;
Assi la tenaz plaga peregrina,
Nunca impedida, apartan no esperados:
Si cada Nave una llevada Mina
Havra sido en fragmentos argentados,
Alli será un marino Monumento
Escollo al ansia, Norte al escarmiento"

Pedro de Peralta, Lima Fundada, CXXXVIII.

En este capítulo me ocupo de un hecho importante, de un hecho que supuso un duro golpe para la presencia francesa en las costas peruanas, sin embargo, y pese a su trascendencia, contiene aún bastantes puntos oscuros. Durante mucho tiempo una nebulosa cubrió el verdadero significado de la expedición de Martinet, a tal punto que Lorente, en su Historia del Perú, afirmaba que el gobierno español había enviado una escuadra de 3 veleros, de los que sólo 2 pasaron al Perú, el "Soberano" y el "Rubí"; en el cumplimiento de su misión, siempre según Lorente, capturó 5 mercantes holandeses(1).

El primero que hechó luz sobre la cuestión fue, una vez más, el gran investigador sueco Dahlgren con su magnífico artículo: "L'expédition de Martinet et la fin du commerce français dans la mer du Sud", en él que manejando material documental de los archivos franceses se esbozan las principales líneas del suceso. Utilizando documentación española, principalmente del Archivo General de Indias, me propongo aclarar algunas circunstancias que rodearon al suceso.

Los prolegómenos.

Tras las frecuentes representaciones formuladas por las potencias europeas al rey de España sobre la actuación francesa en el Pacífico, la corona comprendió claramente que sólo le quedaban dos soluciones para acabar con el contrabando, a la luz de los escasos resultados obtenidos por las medidas restrictivas francesas: 1) expulsar de la administración colonial a todos los elementos corruptibles (medida esta que por su enorme magnitud implicaba por sí sola una serie de desajustes de los intereses públicos y privados), o 2) apelar a la fuerza de las armas. En relación con este último supuesto el principal problema planteado era la escasa entidad de la armada española.

El primer intento efectuado para mejorar la capacidad de la marina fue acudir al aliado francés, pero el precio ofrecido por España por los navíos de guerra de Francia era muy bajo como para ser aceptado. También se efectuaron intentos con Inglaterra, Holanda y Génova, pero tampoco se llegó a ningún resultado concreto. Por último, el embajador de Francia en Madrid ofreció alquilar los buques y las tripulaciones, con la manifiesta intención de seguir favoreciendo los intereses comerciales de sus compatriotas.

Sin embargo, la entrada de Martinet en escena está totalmente alejada de las vicisitudes del comercio colonial. María Luisa de Saboya, reina de España, sufría de tuberculosis. A principios de 1714 su estado de salud se agravó a tal punto que Felipe V le escribió a su abuelo solicitándole la presencia de un célebre médico de la corte francesa, Helvetius, poseedor de un poderoso remedio secreto para acabar con la enferme

dad. Pero poco pudo hacer el galeno, ya que la joven reina murió cuatro días después de su llegada.

Helvetius era holandés de nacimiento y francés por adopción. Siempre se creyó en la obligación de conciliar a sus dos patrias, para lo cual dirigió a las autoridades diversas memorias con el objeto de que Holanda tuviera una importante participación en el comercio francés con la América española. En vista de todo esto Helvetius se mostraba contrario al comercio desarrollado por los malvinos en el Mar del Sur. La clave de la situación es que Martinet era yerno de Helvetius, y que éste a provechó su estancia madrileña con el fin de favorecer a su pariente. Finalmente llegó a un acuerdo secreto con el gobierno español, por el cual se le encargó a Martinet que comprara en Francia, por cuenta de la corona, un cierto número de buques, con los cuales comenzaría a prestar servicios bajo la bandera española.

Pontchartrain expresó ante sus allegados su descontento por tal pedido, aunque durante mucho tiempo pensó que éste era otro más de los numerosos intentos de fletar barcos al Pacífico para continuar el comercio prohibido, para lo cual se buscaban mil y una argucias diferentes. Martinet no era demasiado explícito sobre sus objetivos reales, y pronto comenzaron las desavenencias con el ministro(2).

Por suerte para sus negocios (al menos en sus comienzos), Martinet logró asociarse con un hábil aventurero y especulador de Saint Malo, el abate Jouin(3), que todavía gozaba de abundante crédito en su ciudad natal, y tenía tras sí la experiencia que le daban sus dos expediciones al Mar del Sur. Gracias a la intervención de este personaje se compraron, a fines de

1714. dos grandes navíos: el "Prince-des-Asturies", de 700 toneladas y 50 cañones, y el "Grand-Saint-Esprit", de 600 toneladas y 40 cañones, que luego fueron bautizados con los pomposos nombres de "Conquerant" y "Triomphant". Para la compra de los barcos Martinet firmó un contrato con Jouin, en el que se estipulaba que cada uno de los socios tendría el quinto y medio de participación, y que los 2/5 restantes se los repartirían en partes iguales los señores Gouy y Robert Coquelin(4).

Este hecho permitió que Martinet se ganara el favor de Pontchartrain, que como se ve tenía opiniones bastante fluctuantes, y gracias a esto logró que se levantara la prohibición sobre el reclutamiento de tripulaciones para buques particulares. Fue en estos días que el posterior encargado de asestar un duro golpe al comercio francés recibió de manos de su corona la orden de San Luis. Tras esto, Martinet partió con su escuadra de Saint Malo, a fines de 1714 y arribó a Cádiz en enero de 1715.

Está fuera de toda duda que en Saint Malo todo el mundo pensaba que el destino de la flota era el Mar del Sur (y no se equivocaban...); y es esto lo que explica las facilidades con las que Martinet obtuvo créditos para comprar los barcos y enganchar a oficiales y tripulantes. Pero grande fue la sorpresa cuando al llegar a Cádiz Martinet enarboló pabellón español y recibió la orden de pasar a Cartagena para realizar una misión en Mallorca(5).

Por unas declaraciones de Pontchartrain Dahlgren cree que el gobierno francés estaba al tanto del verdadero objetivo de Martinet, y es probable que esté bastante cerca de la verdad, como ya veremos más adelante. Al enterarse del objetivo de la

misión, opuesto al inicial de embarcarse para una pacífica expedición comercial a las costas americanas, varios oficiales y marineros expresaron su descontento y su intención de retornar a Francia. Tras estas deserciones Martinet logró completar nuevamente sus tripulaciones con otros oficiales y marineros franceses. Entre 1715 y 1716 Martinet cumplió varias misiones al servicio de la corona española(6).

Tras el fracaso de la misión de Marchand de Chalmont y la inmediata partida de la escuadra de Martinet, Francia decidió enviar un último aviso a sus barcos, a fin de evitar el desastre total. Con ese objeto se envió a la fragata "Bellone", al mando del capitán Kerguelen, quien completó el viaje de ida y vuelta, incluida su estancia de más de tres meses en Chile y Perú, en un año(7).

Con la intención de hacer la guerra a los intérlopes y a los forbans (piratas), Martinet partió de Cádiz el 18 de diciembre de 1716, al mando de una escuadra de 4 navíos: los ya mencionados "Conquérant" y "Triomphant", este último capitaneado por su compatriota La Jonquière, el "Pelérine", al mando del también francés du Gunnel y el "León Franco", bajo la tutela del único capitán español, Bartolomé de Urdinzu(9). En el cuadro 5.1. observamos la composición de la escuadra de Martinet, que contaba con un total de 737 efectivos en el momento de su partida(10).

Martinet partía con una serie de instrucciones bien precisas, que el rey le había otorgado en Madrid el 14 de septiembre de 1716(11). En ellas se estipulaba que a partir del Cabo de Hornos confiscaría todos los navíos que encontrara. Lo mismo haría en Concepción, donde también prohibiría la salida de

Cuadro 5.1.: Composición de la tripulación de la flota de Martinet.

	A		B		C		D	
	a	b	a	b	a	b	a	b
Plana mayor	10	2	9	1(1)	9		11	
Otros oficiales	7	2	11	1(2)	9		6	
Artilleros	22	2	15	1	9		37	
Carpinteros y bosomean	6	1(2)	4		5		1	
Maestro calafate	1		2	2(2)	1		2	
Cabos de guardia	4		4		4		2	
Patrón de chalupa	3		2		3		1	
Maestro velero	1		2		1		2	
Armero	1		1		1		3	
Cabo de Armas	1		-		1		-	
Boticario	1		-		1		-	
Ayudante de cirujano	2		2		-		-	
Municionero	4		2		3		-	
Marineros	157	6	104	2(2)	79	7	55	
Grumetes	3		-		-		24	
Mayordomo	2		-		-		-	
Criados	3		7	1	2		2	
Cocineros	2		-		-		-	
Pages de escoba	-		9		3		12	
Tonelero	-		-		-		4	
Infantería	-		-		-		37	
Embarcan en Concepción	7		4		-		-	
Id. de la "Fidele"	11		29	4	-		-	
Id. en El Callao	-		19		-		-	
Id. en Bs. As.	-		-		11	1	28	
Id. del "Saint-Francois"	-		-		-		10	
Total	248	13	231	12	142	8	235	

A: "Conquerant"

B: "Triomphant"

C: "Peregrina"

D: "Pembrock"

a: Efectivos embarcados

b: Muertos hasta la llegada al Perú y otros.

(1): 1 desertor

(2): 1 permaneció en Concepción

Fuente: AGI Contaduría 567.

embarcaciones, a fin de que no se avise de su presencia (Art. 3º). Su principal objetivo era limpiar de navíos contrabandistas las costas hasta El Callao. En caso de que existieran barcos cerca de Panamá debería perseguirlos (Art. 4º). Para hacer se cargo de los intereses reales en la escuadra se nombraría un veedor o intendente y un tesorero (Art. 6º y 8º). Luego de la captura de los navíos se embargarían todos sus papeles (Art. 10º), se tomaría declaración al comandante (Art. 11º) y luego se revisaría la nave, poniendo especial interés en las especies de oro y plata (Art. 12º). Todos los géneros, dinero y créditos que pertenecieran a los vendedores y estuvieran en tierra se confiscarían y pasarían enteramente a la Real Hacienda, sin estar sujetos a los porcentajes de reparto, como se hacía con las presas, salvo la quinta parte que correspondería a los denunciante y el 4% para el intendente, el tesorero y el comisario (2% al intendente, 1/2% al tesorero y 1 y 1/2% al comisario). En caso de que esos efectos ya hubieran sido vendidos, sus propietarios los podrían rescatar, tras pagar el 50% de su valor (Art. 13º). Las mercaderías secuestradas se venderán en Perú (Art. 19º), salvo las que, por su conveniencia y valor, se decidiera transportarlas a España (Art. 16º). La venta se hará en El Callao, aunque podría hacerse en otros lugares si su conveniencia así lo aconsejaba, mediante una subasta al mejor postor, anunciada mediante carteles y pregones. Las mercaderías podrían venderse al por mayor o al por menor (Art. 20º y 21º).

La corona esperaba obtener de esta operación un mínimo de 4.000.000 de pesos, arreglándose con Martinet que el 50% de las presas, hasta no pasar los 4 millones, pasaría directamen-

te a la Real Hacienda y el resto se repartiría entre las tripulaciones y demás interesados. Si la cifra era superior, corresponderían las 2/3 partes a la corona y el tercio restante se repartiría (Art. 22º). De los 2.000.000 a repartir correspondían 1.333.333 a las tripulaciones y 666.666 a los armadores (Art. 24º). Al margen de las presas, Martinet recibiría 10.000 pesos mensuales "para la continuacion de su assiento". Correrá a su cargo dar de comer de "primera mesa" al intendente, al tesorero y al comisario (Art. 35º) y la alimentación de los oficiales y tripulaciones de acuerdo a lo estipulado en los dos contratos previamente firmados (Art. 36º y 37º). De cada 3 navíos confiscados uno se destinaría para transportar las tripulaciones capturadas a Europa y los dos restantes se quemarían (Art. 40º).

Una vez concluida su misión Martinet debería retornar cuanto antes a la Península (Art. 44º). A su regreso, y mientras durara su estancia en Concepción, trataría con el gobernador y el intendente sobre los medios pertinentes para evitar la introducción de mercaderías extranjeras y de las fortificaciones necesarias (Art. 45º). El intendente debería hacer un informe, utilizando los datos suministrados por las autoridades locales, acerca de las naves que tocaron en los distintos puertos, de las razones que hubo para recibirlas y de los comerciantes implicados en el tráfico ilícito (Art. 46º).

Pese a lo consignado en los artículos 40º y 41º (sobre el retorno de prisioneros), más adelante (Art. 49º) se estipulaba que para evitar actos de piratería y salvajismo por parte de los prisioneros franceses, era mejor conducirlos en pequeños grupos por Panamá, y tras pasarlos a Portobelo, embarcarlos a

Europa en navíos reales. En el artículo siguiente se vuelve a corregir lo referente a la quema de navíos y se establecía la posibilidad de su venta en el Perú. Se estipulaba que el sustituto de Martinet sería Bartolomé de Urdinzu (Art. 51º), a quien se le debería repartir algo más que a los restantes capitanes de navío (Art. 53).

La presa.

Tras la partida de Cádiz el 6 de enero de 1717, las naves llegaron a Santa Cruz de Tenerife, donde permanecieron por espacio de tres días. En el cruce de la línea, el 3 de febrero, Martinet hizo izar el pabellón español en los 3 navíos comandados por franceses. Luego de pasar por la isla de Santa Catarina (Brasil) se constató que sólo los navíos comprados en Saint Malo iban a poder doblar el Cabo de Hornos. Si bien los otros dos intentaron infructuosamente el cruce, tuvieron que permanecer en el Río de la Plata(12), a las órdenes de Urdinzu.

Durante su estancia en el Plata, Urdinzu apresó 2 fragatas francesas, la "Danycan" y la "Saint-François". Sus efectos fueron rematados en Buenos Aires por 8.282 pesos 5 1/2 reales (13). Los efectos comisados fueron los siguientes:

- 1) Al "Danycan": 17 botas de vino de Madeira, 7 botas de aguardiente, 3570 cuchillos, 1950 libras de tabaco de Brasil, 15 fardos de bayeta, 12 fardos de lienzo grueso, 345 piezas de bretañas, 5 barriles de tocino, 40 barriles de harina, 1 barril de manteca, vizcocho, 3 juegos de velas, 20 piezas de lienzo para velas y otras cosas propias del buque. Las mercaderías se vendieron en 4.870 pesos 4 1/2 reales.
- 2) Al "Saint-François", su capitán Esteban Moreau, capturado

el 4 de agosto de 1718 frente a Maldonado: 532,75 varas de estampados de lana, 20 piezas de coletas, 184 sombreros negros, 15 1/2 docenas de cuchillos con cabo de palo, 40 docenas de espejitos con marco dorado de cartón, 6 1/2 docenas de tijeras, 48 1/2 docenas de trompas, 7 pares de espuelas, 47 hojas para espadines, 44 azadas pequeñas, 8 cuchillos de monte, 5 pares de estribos de fierro, 9 docenas de calcetas de hilo, 39 docenas de cuchillos con cabo negro labrado y 201 cuchillos de marca mayor. Todo el lote se vendió en 3.412 pesos 1 real.

El proceso de este remate nos da una idea de como se desarrollaban las subastas de las mercaderías confiscadas, y los interesantes negocios que realizaban los compradores. El 8 de agosto salieron los artículos a la venta, con un precio inicial fijado por las autoridades coloniales. En la mayor parte de los casos las posturas fueron inferiores a la tasación oficial, razón por la cual se decidió recurrir a una segunda convocatoria que se fijó para el día siguiente. A diferencia de la anterior en que 7 ofertantes se repartían el lote, en esta oportunidad se remataba el conjunto como un todo. Así fue como hubo una primera oferta que mejoró en 50 pesos la postura del día anterior. Hubo posteriormente tres subidas más, una primera de 100 pesos y otras dos de 50 pesos, vendiéndose finalmente a Joseph Ruiz de Arrellano. El lote, que oficialmente había sido tasado en 3.603 pesos 3 1/2 reales se vendió en 191 pesos 2 1/2 reales de menos(14).

Según el cronista Arzans, uno de los navíos, de 30 cañones y cargado de plata, fue capturado cerca de Montevideo, cuando comerciaba corambre con los indígenas de la Banda Oriental(15). Fueron estas dos fragatas las que permitieron que la

tripulación del "Pembrock" pasara posteriormente a El Callao, ya que el buque oficial de la escuadra estaba inutilizado para intentar el cruce del estrecho. El "Danycan" fue rebautizado como "Nuestra Señora del Carmen"(16).

A mediados de junio Martinet llegó a Concepción. El éxito de su empresa se debió en parte a este hecho, ya que pasó al Pacífico en la estación menos propicia, y pudo capturar confia dos a los franceses. El lamentable estado de su tripulación, enferma de escorbuto, hizo que la escuadra permaneciera en Con cepción cerca de dos meses, hasta el 14 de agosto. Pese a esta larga estancia, Martinet logró mantener en secreto su empresa. Marchand de Chalmont atribuyó al crudo invierno el hecho de que los correos no pudieran cruzar la cordillera. Pero junto a la complicidad del clima, la actitud asumida por el oidor San tiago Concha, que en esos momentos estaba al frente del gobier no de Concepción, tuvo que ver en el mantenimiento del secreto. Ni bien llegó la escuadra de Martinet, Concha ordenó a los co rregidores de Coquimbo y Copiapó que hasta fines de agosto no permitiesen el paso de persona alguna hasta Atacama, salvo ex presa orden suya confirmada por escrito, con el fin de que no se transmitiera a Arica (lugar de concentración francesa) la presencia de Martinet(17). El celo de Concha llegó al punto de apresar a varios correos que intentaban salir de Concepción con la noticia de la llegada de Martinet(18).

Durante su estadía en Concepción Martinet, junto con o tros oficiales de su escuadra, estuvo alojado en la estancia del maestro de campo general Francisco Hernández Cifuentes. Una de sus hijas estaba casada con el francés Diego Guichor de Villebrun. La estadía de Martinet supuso una importante ganan-

cia para el dueño de casa, no sólo por el pago del hospedaje y los servicios concernientes, sino también porque Hernández Cifuentes se dedicó a abastecer de vino, bizcocho y otros géneros a la escuadra franco-española. El pago se realizó en ropas y otros productos, cuya venta pública fue autorizada(19). Esto también habla de como Martinet y los suyos habían decidido aprovechar el viaje para realizar sus propios negocios. Pese a esta compra de bastimentos a cambio de ropas, el intendente La cunza se quejó que si bien le dio a Martinet 38.000 pesos antes de salir de Cádiz tuvo que pedir créditos por otros 13.000 pesos para abastecer a la expedición(20).

La situación para los franceses se va a agravar por el hecho de que habían abandonado los mercados chilenos, de menor actividad, para concentrar sus esfuerzos en el Perú, donde, pese a las amenazas de las tropas virreinales podían hacer mejores negocios. En su ruta al norte, Martinet pasó por Valparaíso, Coquimbo y Copiapó, sin encontrar rastro de los contrabandistas. Coincidiendo con la presencia de Martinet en Chile, Concha ordenó la expulsión de todos los franceses solteros de Santiago y Valparaíso, al tiempo que disponía su embarque en cualquiera de los 2 navíos que a cargo de Martinet estaban surtos en Valparaíso(21). El 3 de septiembre al llegar a Cobija Martinet se topó con la fragata "Fidèle", que tras un inútil intento de huida fue apresada, junto con su barca "San Carlos"(22). Según Arzans, junto con el buque se apresó casi el equivalente a un millón de pesos en ropa(23).

El 11 de septiembre, a las tres de la tarde y en medio de una densa niebla, llegó a Arica y sorprendió a 5 navíos franceses que allí estaban anclados: el "Jacques", el "Brillant", el

"Aigle-Volant" (y no el "Vainqueur" como afirma Dahlgren(24)), el "Prince-des-Asturies" y el "François", con el enviado real Marchand de Chalmont a bordo(25).

La situación se agravó, para los franceses, al estar parte de las tripulaciones en tierra, custodiando sus almacenes, que creían podían ser atacados por un destacamento virreinal. En Arica se comentaba que el conde de Bena, capitán de la guardia virreinal, atacaría la ciudad para acabar con el comercio francés(26). Los único que les fue posible hacer, antes que comenzara el saqueo, fue enviar una chalupa a Ilo a alertar a los navíos allí fondeados, los que una vez al tanto de la nueva situación huyeron a toda velocidad, abandonando en tierra las mercaderías que tenían desembarcadas. Los barcos se encontraban con sus cargazones a medias, compuestas por mercaderías europeas y de la China, excepto la "Fidèle", a la cual se le embargó su carga intacta, "como salio de Europa y su Barca que estaua para carga de vastimentos que tenia en tierra y se reducía â Arina, Aguardientes y legumbres"(27).

Como una muestra de las discusiones entre Martinet y Lacunza, digamos que en opinión de este último, "no [fue] por fuerzas humanas, sino por Disposicion Divina [que] aprehendimos cinco navios"(28). Cuando esto se escribe en una carta al rey, cualquier tipo de comentario sobra.

Si bien las capturas de Martinet supusieron un duro golpe para los franceses, hay que decir que el comercio galo había comenzado a declinar tras la impresionante Baja de precios producida en 1715, a tal punto que en marzo de 1717 en la Casa de Moneda de Potosí se hallaban juntas más de 16 partidos de barras de plata, listas para fundir y sellar, cantidad que "de

diez años a aquella parte no se vieron juntas en tal número" (29). De todas formas hay que señalar que este hecho también se debía a que en el período de 1716 a 1718 la media anual de producción de mercurio en Huancavelica estuvo muy cercana a los 6.000 quintales, cantidad que no se volvió a obtener a lo largo de la primera mitad del siglo xviii(30).

Tras la llegada a España de las primeras noticias sobre el éxito de la operación de Martinet, el 16 de agosto de 1718 se expidieron órdenes concretas, que fueron enviadas en derecho al Mar del Sur en el navío "Zelerain" y con copias en el aviso de Tierra Firme. En ellas se expresaba el "real agrado" por la presa efectuada por Martinet, agradeciéndole a Joseph de Santiago Concha su contribución y formulando votos por la captura de los 2 navíos que habían podido huir en el puerto de Ilo. También se ordenaba al intendente Lacunza que repartiera la presa, de acuerdo a lo estipulado con Martinet, entre las tripulaciones de los 4 navíos de la escuadra. En lo referente a la prohibición de vender ropa de la China, se dejaba constancia que se suspendía dicha prohibición por el tiempo necesario para permitir la venta de la ropa de tal origen que integraba la presa(31).

La estancia en El Callao y la división de la presa.

Martinet llegó a El Callao el 27 de septiembre con sus presas y cerca de 430 prisioneros. Los oficiales estuvieron reclusos en tierra, pero a los marineros se los tuvo cautivos en sus barcos. Marchand de Chalmont, que fue el único que quedó en libertad, convenció a Martinet de abandonar el plan de enviar a los franceses en pequeños destacamentos por la vía de

Panamá. En el interín comenzó a cundir el descontento entre la tripulación de Martinet, que veía con preocupación como el producto de sus presas se les escapaba y pasaba al poder de los españoles.

Los problemas entre la marinería francesa y la infantería española se agravaron por las desavenencias surgidas entre Martinet y el intendente Gabriel Lacunza. Estas desavenencias, es talladas a poco de partir, estaban motivadas en cuestiones estrictamente económicas y de mando de la expedición. Así es como Lacunza acusó a Martinet de haber llevado sólo la mitad de los bastimentos y de la tripulación a que se había comprometido con la corona, por lo cual fue un verdadero milagro, según sus palabras, que hubieran llegado al puerto de Concepción. Por su parte, el capitán francés dijo,

"Que la mala inteligencia, y desorden que se ha padecido en la esquadra de su mando durante y despues de tan prolija nauegacion ha sido uno de los efectos que han producido la errada conducta y falta de subordinacion de D.n Gabriel de la Cunza, y que si bien lo es muy sensible el ablar en este assumpto ha creydo por de su obligacion hacer press.te las razones sobre que funda sus quejas contra este Mnro., y haciendo una breve relacion de su salida de estos Reynos, dice que apenas hubieron passado Canarias quando Lacunza dio a conocer publicam.te su dañada intencion; solicitando por quantos caminos le fueron posibles y contra lo mandado en sus Instrucciones; y subordinacion establecida en sus Nauios, grangear y corromper la voluntad de los oficiales de Infanteria..."(32).

Tras la llegada a El Callao, se destinaron el "Prince-des-Asturies", el "Brillant" y el "Aigle-Volant" a la Armada del Mar del Sur, junto con sus pertrechos y todo su armamento. Lacunza estimaba que en esta materia no habría que realizar gas-

to alguno durante los 4 años siguientes(33).

Finalmente, en enero de 1718, partieron el "Saint-François" y la fragata "Fidèle" con las tripulaciones francesas apresadas, sin llevar armamento de ningún tipo. Para hacer esto hubo que vencer la resistencia del virrey que quería despachar los por Panamá. Los franceses tuvieron que firmar una fuerte caución, avalada por importantes comerciantes limeños, en la que se garantizaba que durante el viaje de regreso no pondrían en peligro los intereses españoles. Los fiadores se comprometieron a pagar 15.000 pesos por cada barco que no fuera devuelto y 100.000 pesos en caso de que estos "hostilizaren aunque sea levemente"(34).

En contra de lo afirmado por Dahlgren, en el sentido de que los navíos llegaron a Francia a fines de agosto, para ser luego devueltos a España por el gobierno francés(35), lo cierto es que ambos buques arribaron al puerto de Pasajes, donde sus capitanes los entregaron directamente al juez de extravíos de San Sebastián, Ignacio Antonio de Mañeros. El capitán Francisco de Liseche del "Saint-François" lo hizo el 25 de agosto, 3 días después de tocar puerto; y el segundo capitán de la "Fidèle" el 16 de septiembre, también con la misma demora(36). Este hecho significa que los franceses cumplieron la orden del 16 de agosto de 1718 que establecía que las tripulaciones pagarían una fianza de 30.000 pesos, que se aumentaría a 100.000 en caso de incidentes durante la travesía, y que la fianza se haría efectiva en Cádiz o Pasajes. En la misma orden se establecía que las ropas introducidas ilícitamente en Lima y El Callao se venderían al 50% de su valor(37).

No se ha realizado hasta la fecha una evaluación fiable

sobre las pérdidas francesas. Gracias a su posición, y a la documentación por él manejada, nos había llegado la estimación del virrey del Perú, que era la más baja de todas las cifras elaboradas, y a su vez la más cercana a la verdad: 2.800.000 pesos. Pese a ello, y como veremos más adelante, hoy estamos en condiciones de conocer exactamente lo que la expedición de Martinet reportó a la corona. La estimación del virrey, realizada con anterioridad a la confección del inventario y remata de las mercaderías secuestradas, se basaba en unas cifras facilitadas por el intendente Lacunza, quien dijo que había entre 400 y 500 mil pesos en dinero y plata labrada y piñas, y cerca de 2.000.000 pesos en mercaderías(38).

Pero también se han manejado otras estimaciones. El cardenal Alberoni, que se atribuyó la paternidad de la empresa, hablaba de 5 millones. Esta cifra coincide con la que dio el cronista Arzans, quien aparte de confundir a Martinet con Monsieur Artinet (y agrega que fue criado en España pese a ser francés) estimaba que:

"el monto del inventario de la ropa y lo demás en oro, piñas y moneda que se halló en los seis navíos (fuera del de Buenos Aires) fue de 5.000.000 y más de 800.000 pesos de los españoles de este reino [del Perú], y los de esta Villa [de Potosí] y sus contornos otros 400.000 con otras joyas y preseas..."(39).

Algunas memorias francesas de la época hablaban de una pérdida de 14, 16 y hasta 50 millones de libras tornesas. Saint-Simon afirmó en sus Memorias que la presa reportó una ganancia de 1.000.000 escudos a la corona española(40).

De acuerdo con el "Estado general del producto de los seis navios y la barca apresados...por...Martinet", que se en-

cuentra en el Archivo General de Indias(41), podemos decir que el total obtenido por la expedición fue de 2.839.658 pesos 7 1/2 reales. De esa suma se dedujeron el 1 1/2% de cobos y el quinto real, que sumaron 53.986 pesos 6 reales. Por masa común (gastos efectuados por el envío de los presos a Europa) se descontaron 44.436 pesos 5 reales. De esta manera quedaban para repartir 2.741.235 pesos 4 1/2 reales.

El producto del remate, más el efectivo encontrado en cada uno de los buques produjo los siguientes ingresos:

"Saint-Jacques"	108.724 p. 3 1/2 r.
"Saint-François"	464.782 p. 2 r.
"Prince-des-Asturies" ...	735.645 p. 4 1/2 r.
"Brillant"	657.929 p. 3 1/2 r.
"Aigle-Volant"	393.118 p. 3 1/2 r.
"Fidèle" y la barca	479.458 p. 6 1/2 r.

A fin de tener una idea de la inversión realizada por los armadores franceses, digamos que en el caso del "Saint-François" el presupuesto fue de 160.800 libras tornesas (unos 40.200 pesos), sin incluir las mercaderías, repartidas de la siguiente manera:

Casco	30.000
Armamento y repuestos	40.000
26 meses de sueldo a 1.800 libras al mes	46.800
Seguro de la fragata y el armamento al 20%	14.000
Viveres al Perú	<u>30.000</u>
	160.800(42).

En el libro del remate se consignó que a bordo del "Saint-François" había en especies de oro y plata y en moneda un equivalente a 128.348 pesos 3 reales(43). Sin embargo, Marchand de Chalmont, en su diario de viaje, afirmaba que el capitán Lisseche le había dicho que a bordo había cerca de 170.000 pesos, producto de la venta de la carga y de las pacotillas de los marineros y 190.000 pesos pertenecientes al armamento anterior de Du Guay-Trouin, ya que ellos habían cobrado los créditos que quedaban pendientes(44). Es decir, que faltarían 131.651 pesos 5 reales que no fueron declarados en ningún lado. Descontando el dinero de las pacotillas, que podemos presumir quedó en poder de oficiales y marineros, ¿qué se hizo con el resto del dinero? ¿no sería ésta una de las razones de los conflictos entre Lacunza y Martinet?

El líquido obtenido en el remate se dividió de la siguiente manera:

- La mitad para Su Majestad 1.370.617 p 6 1/4 r
- A la plana mayor de la escuadra 226.314 p 6 1/2 r
- A los oficiales subalternos 226.314 p 6 1/2 r
- A las tripulaciones y guarnición ... 452.629 p 5 r
- 1/6 parte para los armadores 456.872 p 4 3/4 r

A su vez, la plana mayor dividió su parte como sigue:

- Martinet 67.894 p 3 4/8 4/10
- Bartolomé Urdinzu 22.631 p 3 6/8 8/10
- Blas de Lezo 22.631 p 3 6/8 8/10
- Pedro de la Jonquiére 22.631 p 3 6/8 8/10
- Juan Bautista Duquesnel 22.631 p 3 6/8 8/10
- Juan Francisco Dhoulay 22.631 p 3 6/8 8/10
- A los ministros 67.894 p 3 4/8 4/10

Los ministros de la expedición se beneficiaron de la presa según el desglose siguiente:

- Al intendente Gabriel Lacunza 25.460 p 2 5/16 3/10
- Bartolomé Urdinzu 8.485 p 7 7/16 1/20
- Contador Antonio Rho 8.485 p 7 7/16 1/20
- Tesorero Francisco Antonio de Ripa y
Jaureguizar 8.485 p 7 7/16 1/20
- Comisario de guerra y marina Juan J.
de Goya 6.365 p 4 9/16 1/20
- Id. Pedro de Ustáriz y Vertiz 6.365 p 4 9/16 1/20
- Id. Domingo de Arangoity 6.365 p 4 9/16 1/20
- Id. Sebastián Martínez 6.365 p 4 9/16 1/20

Las tripulaciones de cada uno de los navíos de la escuadra, incluidas sus planas mayores, obtuvieron lo siguiente:

- El "Conquistador" 277.892 p 3 4/8 1/10
- El "Pembrock" o "Nuestra Señora del
Carmen" 216.677 p 6 4/8 8/10
- El "Triunfante" 185.562 p 2 1/8 4/10
- La "Peregrina" 157.232 p 2 1/8 3/10

De todo lo anterior, Martinet tendría que haber retornado a España con las cantidades siguientes:

- Parte que le toca a S.M. de la venta de
ropa 1.370.617 p 6 1/4 r
- Quinto, cobos y señoreaje de la plata 53.986 p 6 r
- Del producto de cruzada desde el 1/ix/1717 130.000 p
- De lo recogido al tiempo de dicha orden ... 150.000 p
- Del pago de indultos por ilícitos comer-

cios, antes de la llegada del virrey Santo	
Buono	70.000 p
- De los ramos de oficios vendibles y benefi	
cios de corregimientos	15.000 p
- De otros ramos y Real Hacienda	<u>35.000 p</u>
- Total	1.824.604 p 4 1/4 r

Sin embargo, y por divergencias surgidas entre Martinet y el virrey, de las que nos ocuparemos más adelante, los caudales no fueron conducidos a Europa en el navío de Martinet, sino que fue el tesorero Francisco de Ripa quien los llevó a España por la vía de Panamá.

Junto con la parte correspondiente a la corona, Ripa llevaba consigo los siguientes efectos:

- Importe de vales y obligaciones hechos a favor de franceses y cobrados en Perú 12.128 p.
- De la encomienda del marqués de Taracena, en la provincia de Conchucos 15.252 p. 2 r.
- Por venta de tabaco 13.350 p.

De todos modos, al rey sólo le correspondieron 1.277.503 pesos 1 real, de los que parte se desembarcaron en Cádiz y el resto en Pontevedra, para desde allí ser conducidos a la Casa de Moneda de Segovia. A Cádiz llegaron 641.855 pesos, de los cuales 137.428 lo fueron en 80 barras de plata ensayada; 504.173 pesos 4 reales en moneda doble peruana y 253 pesos 4 reales en moneda sencilla. A su vez, se desembarcaron en Pontevedra 635.648 pesos 1 real, compuestos por 135.460 pesos 2 reales en 83 barras de plata ensayada; 687 pesos 7 reales en 6 tejidos de oro y 199.500 pesos en moneda doble peruana. Durante el

transporte de los fondos la corona vio mermado su patrimonio en 1.435 pesos 4 reales, producto de una serie de robos efectuados en El Callao, Panamá, Portovelo y Cádiz.

Pero no fueron éstas las únicas pérdidas sufridas por la Real Hacienda, ya que la mayor parte de los gastos de la expedición se dedujeron de la mitad correspondiente al rey. Los principales rubros en que se dividieron los gastos fueron los siguientes(45):

- Sueldos y gastos de mesa de funcionarios, tripulación e infantería 62.365 p. 4 r.
- Gastos en personal (viajes, empaquetado de paquetes, etc.) y comisiones 24.622 p. 3 r.
- Alquiler de viviendas en el Perú 300 p.
- Manutención de la infantería 34.926 p. 4 r.
- Manutención de la armada 76.801 p. 2 r.
- Gratificaciones 7.565 p.
- Otros gastos 8.581 p. 1/2 r.
- Despacho de los presos a Europa 44.436 p. 5 r.

Como ya mencionamos anteriormente, los expedicionarios no se vieron alejados de la tentación de aprovechar el viaje para intentar el comercio por su cuenta, parte con mercaderías expresamente aportadas desde Europa y parte del producto de la presa. Lacunza acusó a Martinet de traer grandes porciones de ropa en 2 de los camarotes del "Triomphant", sin embargo, una nota manuscrita, al margen de la presentación del intendente, dice que el desembarco de ropa es imaginario. Es de suponer que esta inscripción debía ser del defensor de Martinet. Pese a esta afirmación, disponemos de otras que avalan la acusación de Lacunza, aunque quizás no en la magnitud en que él lo expre

saba. Las acusaciones de Lacunza no acaban aquí. En la misma nota continúa diciendo que hay una sociedad compuesta por Martinet y varios comerciantes de Lima, con el objeto de comprar la ropa comisada a un precio más barato que el de la tasación oficial, y agregaba que sabía:

"que algunas personas de autoridad y caudal han cojido crecidas porciones de Dinero a Intereses, para emprender por Junta la Compra, pareciendoles que a otros no les sera facil todo el dinero juntar, que es necesario para el dicho empleo"(46).

Tres meses antes de la partida, el 14 de septiembre de 1716, el secretario del rey, Miguel Durán, le había escrito a Martinet diciéndole que si bien el objetivo principal de la expedición era la destrucción del comercio de géneros extranjeros y que por lo tanto no era conveniente que sus barcos transportaran géneros de ningún tipo (ni siquiera de España), si podrían transportar hierro y acero de Vizcaya, que al mismo tiempo sirviera de lastre a las embarcaciones. Y así fue como al francés Juan de Moris le prendieron en Valparaíso con 60 cargas de acero y sartenes, cuando tras salir de El Callao, emprendía el retorno a Europa. El inventario del comiso comprobó la existencia de 131 quintales y 58 libras de acero, más 920 sartenes, 18 palas y 20 cucharas, todo de hierro(47). La existencia de esta carta de Durán comprueba fehacientemente como los temores de Pontchartrain en el sentido de que ésta fuera una expedición comercial más al Mar del Sur estaban bastante fundados. Al menos, de eso se trataba en la imaginación de Martinet.

El excesivo celo de un funcionario virreinal, excesivo en lo tocante a percibir comisiones, motivó que el 11 de marzo de 1719 realizara sendos comisos en los buques de Martinet y La Jonquiére. En el "Triomphant", el juez de extravíos Potau em-

bargó "algunos cortos generos de mercaderias, que pertenecian a diferentes particulares", y en el "Conquerant", 2.800 pesos de idéntica y anónima propiedad(48). Quizás como consecuencia de esto, o quizás para evitar la diligencia de embargo (en cuyo caso el objetivo no se logró), lo cierto es que La Jonquière le regaló a Potau una cama de China de rosa blanca, bordada de imaginerías(49).

Lacunza afirmó que cuando hizo registrar los buques de la escuadra, Martinet no pudo hacer bajar todas las mercaderías que había traído para vender, y así fue como se encontraron 6.902 barras de hierro y otras porciones de acero(50), incluidas probablemente en el comiso de Potau.

A principios de 1719 se avisó la presencia de nuevos buques franceses y la posibilidad de que navíos ingleses pudieran atacar Cobija y Arica. Ante esto el virrey ordenó a Martinet que saliera en su búsqueda. Sin embargo, el capitán francés se negó aduciendo que ya había vencido el tiempo de licencia que le concedió el rey de Francia para permanecer en el extranjero (51), y que se hallaba enfermo, a tal punto que hacía más de un año y medio que no se podía mover(52). Lo cierto es que Martinet tenía que hacer frente a una fuerte contestación de su tripulación, que mostraba una seria oposición a realizar nuevas misiones, urgiendo el pronto regreso a Europa.

La negativa de Martinet provocará vivas reacciones entre las autoridades coloniales. A su paso por Chile, el gobernador Cano Aponte se negó a suministrarle las provisiones necesarias para el viaje de vuelta(53); para efectivizar su medida Cano ordenó retirar los ganados 2 o 3 leguas hacia el interior y prohibió que se cargaran víveres en los navíos franceses(54).

Movido por esta negativa Martinet apresó la fragata española "San Francisco de Paula", de Juan Bautista Palacios, surta en el puerto de Concepción y lista para partir a Valparaíso con cerca de 100.000 pesos en mercaderías, pertenecientes a varios vecinos de la ciudad. Pero tanto de éste, como de otros buques que apresó sólo se llevó los víveres que había a bordo y otros bastimentos(55). También en Concepción embarcó el ex-gobernador Juan de Covarrubias(56).

En los navíos de Martinet y La Jonquière embarcaron algunos franceses que por aquellos días residían en el Perú. Entre ellos estaban: M. Gresé, M. Villard, M. Granchant, M. Merceri, M. Vendier, M. Quadret y M. Volande. Pero no todos los franceses eran partidarios de regresar a Europa, ya que cuando partió La Jonquière muchos se escondieron en las iglesias(57).

Ante la presión ejercida por las tripulaciones por regresar, se tasó el valor de la presa en 2.600.000 pesos, para poder así proceder al reparto y se estableció que volverían el "Triomphant" y la "Peregrina", permaneciendo en Perú Martinet con el "Conquerant" y algunos oficiales más. Su tripulación ascendía a 125 hombres, ya que el resto de los miembros de la misma optó por el regreso en los otros dos barcos. En la primera división, el "Triomphant" se llevó 143.362 pesos 1 1/2 reales y la "Peregrina" 119.672 pesos 2 reales(58). Efectuado el reparto, y munido de gran cantidad de víveres, La Jonquière inició el retorno a Europa(59).

Las constantes y repetidas negativas del intendente Lacunza a realizar el inventario de la presa, argumentando motivos de procedimiento y una serie de trabas interpuestas por Martinet iba retrasando el remate de las mercaderías, y entre o-

tras consecuencias, la demora provocó la ya mencionada partida de La Jonquière. Tampoco hasta marzo de 1718 se había efectuado el inventario de la plata secuestrada. La situación se agravaba porque Lacunza no quería llevar la plata y el oro comisados, que estaban guardados en su casa, a los almacenes de El Callao ni a las Reales Cajas de Lima, lo cual provocaba un enrarecimiento cada vez mayor de la situación(60). Uno de los argumentos de Lacunza para no trasladar los metales preciosos era la inseguridad de los almacenes, donde ya se habían realizado tres robos. La actitud de Lacunza motivo serias protestas del virrey Santo Buono, que llegó a quejarse de la escasa colaboración del intendente hacia las autoridades virreinales(61).

Finalmente se realizó la subasta de las mercaderías embargadas. Testimonio de la misma queda en un libro que recoge, barco por barco, las ventas efectuadas, junto con el precio de las mismas y el nombre de cada uno de los compradores. Esto me ha permitido, en la medida de lo posible, reconstituir la carga de los buques, aunque hay que tener en cuenta que algunos ya habían comenzado sus ventas antes de ser capturados. Al margen de otros compradores, los que merecerán nuestra atención en el capítulo siguiente, participaron en el remate: Martinet, que compro mercaderías por valor de 5.135,226 pesos; Lacunza, que hizo lo propio por 599,250 pesos y Sebastián Santibañez, que participó en la escuadra de Martinet como mozo al servicio de Lacunza, y que compró productos por valor de 8.460,125 pesos. Tras el remate, en septiembre de 1719 se produjo la partida de Martinet.

El Anexo 2 recoge, barco por barco, la composición de las cargas que llevaban en sus bodegas. Del mismo resalta, tal co-

Cuadro 5.2.: Productos cuyo valor de remate superó los 10.000 pesos.

Bretañas	439.037,034	Cintas	25.604,438
Ruan	396.796,622	Tripe	24.258,192
Lámparos	123.055,500	Mantas	23.740,250
Damascos	94.986,375	Medias	23.443,724
Listonería	62.302,188	Primaveras	23.332,250
Fierro	61.549,701	Pitiflor	22.412,975
Gorgoranes	59.069,500	Estameñas	21.586,375
Cambray	58.840,188	Lamparones	20.224,000
Morlé	57.066,056	Camelote	19.268,712
Crea	56.313,261	Coleta	16.403,314
Productos varios.	55.182,622	Fondos	16.335,000
Choleta	54.825,125	Sombreros	15.193,500
Encajes	54.699,545	Pontiny	13.590,254
Paño	46.703,292	Raso	13.141,126
Cera	44.746,602	Saiasaias	13.141,126
Pequines	41.156,500	Holandas	12.939,118
Hilo	36.686,172	Calamaco	12.482,792
Tafetán	35.463,834	Tisú	10.942,250
Seda	29.426,125	Muselina	10.818,762
Clarines	27.970,500	Platilla	10.439,250
Puy	27.481,347	Lines	10.410,000

Las cifras expresadas en pesos.

Fuente: Anexo 2.

mo se ve en el cuadro 5.2., el neto predominio de los textiles. Los 42 productos que superan los 10.000 pesos de venta suman en total 2.223.065,497 pesos, lo que significa el 90,23% del total de las ventas, que había ascendido a 2.463.585,200 pesos. Sin incluir a los "productos varios", sólo dos mercancías incluidas en este cuadro no son textiles. Se trata del fierro y la cera.

El cuadro 5.3. recoge los productos no textiles cuyo nivel de venta fue inferior a los 10.000 pesos y superior a los 1.000. En este grupo también siguen siendo preponderantes los textiles.

Cuadro 5.3.: Productos no textiles cuyo valor de remate superó los 1.000 pesos y es inferior a los 10.000.

Canela	9.466,750
Clavos	8.938,913
Cuchillos	8.685,875
Loza	5.722,000
Vidrio	3.631,438
Estaño	2.921,500
Pimienta	2.382,000
Papel	2.177,000
Acero	2.005,500
Mesa de plata	1.885,000
Carro de oro	1.756,980

Las cifras expresadas en pesos.

Fuente: Anexo 2.

El epílogo.

Concluida su misión Martinet envió a su cuñado, M. de Grange a participar a Madrid el éxito de la misma. En señal de reconocimiento el rey de España autorizó a de Grange a retornar al Perú con el navío "Zelerain". Tras algunas dificultades para completar la carga, de Grange pasó al Perú, donde realizó una excelente campaña comercial y luego retornó a Europa con 1.000.000 pesos(62).

Otro de los personajes, Gabriel de Lacunza, permanecerá algún tiempo en el Perú antes de retornar a la Península. Así es que en noviembre de 1720, con motivo de la llegada del "Sage-Salomon" a Arica, lo encontramos en esa ciudad actuando como juez de extravíos(63).

Desde finales de 1720 Martinet se hallaba en Europa pleiteando por el reparto de la presa(64). En mayo de 1721 escribió una carta al Consejo, dando cuenta que ya hacía 10 meses que estaba de regreso en España y de los apuros que pasaba dada su estrechez económica. En virtud de su anterior actuación reclamaba "gruesas cantidades de dinero", que sumaban más de un millón de pesos. El Consejo estimó que el pedido no era pertinente. Tiempo después escribía Ana Helvetius, viuda de Martinet, reclamando más de 900.000 pesos(65).

En 1720 John Law entró en contacto con Martinet. Tras conocer el éxito de su misión le ofreció a su mujer adelantarle 1.200.000 libras en billetes de su banco, que deberían serle devueltos en pesos. Pero aquí no acaba la historia. El 30 de septiembre de 1720, el mismo día que le entregaba a la mujer de Martinet un adelanto de 150.000 libras, le enviaba al capitán francés un proyecto titulado "Copia de las primeras propo-

siciones de Francia enviadas por M. Law a M. Martinet". El tex
to del proyecto es el siguiente:

"España no puede aumentar su ganancia sino es disminu-
yendo el comercio de ingleses y holandeses e impidiendo
a los intérlopes y piratas comerciar con el golfo de Mé-
xico dadas las facilidades que tienen de Jamaica y Cura-
çao; se propone de parte de Su Alteza Real el Duque de
Orleans:

I: La Majestad Católica prohibirá el envío de la plata
de Chile y Perú por Panamá a Cartagena y Portovelo.

II: Su Alteza Real se obligará a proveer todos los años
por parte de la Compañía de Indias de Francia 6 navíos
para recoger en derecho la plata de Chile y Perú y re-
tornarla a Cádiz.

III: Los navíos se dirigirán desde los puertos france-
ses a Cádiz para completar su carga. Su Majestad deberá
pagar sólo el mantenimiento y los salarios de la tripu-
lación.

IV: Los navíos no podrán entrar ni sacar ninguna merca-
dería ni pacotilla de Francia, bajo pena de confisca-
ción y otras penas de "aflicción" que la Majestad Cató-
lica podrá imponer a oficiales, tripulaciones, pasaje-
ros y comerciantes.

V: Los navíos estarán obligados a perseguir a todos los
intérlopes y piratas que pudieran presentarse en el Mar
del Sur.

VI: Después de su salida de Cádiz los navíos no podrán
retornar a Francia salvo permiso por escrito de la Ma-
jestad Católica, aunque sea en caso de guerra entre las
dos coronas, y si sucediera que los navíos fueran captu-
rados por piratas, corsarios, el mal tiempo, necesida-
des del navío u otras causas imprevistas, Su Alteza Re-
al se preocupará por hacerlos retornar a los puertos de
España con sus cargazones, sin que nada de ellos pueda
desembarcarse en los puertos de Francia.

VII: Francia suministrará los 6 navíos para comerciar
tanto en tiempo de guerra como de paz, los navíos no po-
drán dedicarse a otros usos; en tiempos de guerra la Ma-
jestad Católica deberá proveer pasaportes para que los
navíos puedan pasar seguros desde los puertos de Fran-
cia a Cádiz.

VIII: Los mencionados navíos podrán, tanto en tiempo de

guerra como de paz, llevar cargamentos de mercaderías aptos para el Sur y autorizados en Cádiz para ser descargados a la consignación de los corresponsales españoles, pagando los derechos ordinarios de entrada en Cádiz.

IX: El rey no permitirá, y por el contrario castigará a todos aquellos sujetos que pretendan ir al Mar del Sur tan pronto se firme el tratado que se ocupa de estos puntos.

El presente tratado será mantenido en secreto por una y otra parte.

Ud. propondrá a la Majestad Católica que en lugar de pagar su derecho de indulto, lo dividirá entre las mercaderías que sean cargadas sobre dichos navíos y destinadas al Mar del Sur, luego de descontar los derechos de navegación y el monto de la compra de dichas mercaderías. Ud. arreglará a cuantos millones ascenderá el envío de cada año.

...

Ud. sucederá al general español para comandar la escuadra"(66).

La existencia de esta proposición de Law, tras el éxito de la expedición de Martinet, junto con la oferta de dinero a su mujer, pueden hacer sospechar que Law estuviera al tanto del cometido de la misión de Martinet en el Mar del Sur, y que inclusive llegara a apoyarla, porque en sus intentos de consolidar el monopolio efectivo de la Compañía de Occidente quería acabar a toda costa con los negociantes individuales, especialmente los armadores malvinos y el financiero Crozat, en el Mar del Sur. Si bien carecemos de pruebas efectivas sobre este punto, la duda es bastante fuerte como para insistir en el tema. Los probables contactos entre Law y Helvetius hecharían más luz sobre el problema.

NOTAS AL CAPITULO V:

- 1.- S. Lorente, Historia del Perú bajo los Borbones, p. 28.
- 2.- Dahlgren, "L'Expedition de Martinet et la fin du commerce français dans la mer du Sud", pp. 270/3.
- 3.- Un buen resumen de las actividades de este simpático personaje lo encontramos en la obra de E. Dupont, L'aumonier des Corsaires, l'abbé Jouin (1672-1720).
- 4.- BPM-MA, t. LI, Ms. 2864, ff. 177v a 179v y 185v.
- 5.- Dahlgren, "L'Expedition...", pp. 274/6.
- 6.- Ibid., pp. 276/81.
- 7.- Dahlgren, "Voyages français à destination de la mer du Sud avant Bougainville (1695-1749)", p. 539.
- 8.- ANP Mar B1 17, f. 29.
- 9.- Dahlgren, "L'Expedition...", p. 313.
- 10.- AGI Contaduría 567.
- 11.- "Ynstruccion de lo que ha de observar d.n Juan Nicolas Martinet, en la expedicion que he puesto a su cargo, como tambien el Vee.dr Gral., thessorero y demas personas que se han de imbarcar (sic) en la esquadra que manda el referido D.n Juan Nicolas Martinet", BNM, Ms. 19251, Nº 7.
- 12.- Dahlgren, "L'Expedition...", pp. 313/4.
- 13.- AGI Contaduría 567.
- 14.- AGI Contaduría 566.
- 15.- B. Arzáns de Orsúa y Vela, Historia de la Villa Imperial de Potosí, t. III, p. 67.
- 16.- AGI Lima 487.
- 17.- Relación de Santiago Concha, BPM-MA, t. LVII, Ms. 2870, f. 141v.
- 18.- AGI Lima 488.
- 19.- AGI EC 930B. Esta autorización no supuso que no existiesen problemas. El 2/x/1719 el corregidor de Concepción realizó un comiso en la estancia.
- 20.- Presentación de Lacunza del 20/i/1718, AGI Lima 488.
- 21.- Residencia de Juan Andrés de Ustáriz, AGI EC 940, cuaderno 2, f. 340.
- 22.- AGI Lima 488.
- 23.- Arzáns, Historia..., t. III, p. 70.
- 24.- A. Corré, en "Armateurs et marins bretons d'autrefois: Voyages et trafic dans la mer du Sud", también habla del "Vainqueur" y no del "Aigle-Volant".
- 25.- Diego de Esquivel y Navia, Noticias cronológicas de la gran ciudad del Cuzco, p. 211.
- 26.- Arzáns, Historia..., t. III, p. 70 y AGI Lima 487, carta

- del virrey Santo Buono del 31/xii/1717. El virrey comenta que los franceses habían levantado una trinchera que estaba guardada por 200 hombres.
- 27.- Carta de Lacunza del 9/xii/1717, AGI Lima 488.
- 28.- Presentación de Lacunza del 20/i/1718, AGI Lima 488.
- 29.- Arzans, Historia..., t. III, p. 65.
- 30.- E. Tandeter, "La rente comme rapport de production et comme rapport de distribution. Le cas de l'industrie minière de Potosí, 1750-1826", p. 10.
- 31.- BNM, Ms. 19251, ff. 116 a 117.
- 32.- Carta de Lacunza del 9/xii/1717 y otra de Martinet, sin data, pero del mismo año, AGI Lima 488.
- 33.- Carta de Lacunza del 9/xii/1717, AGI Lima 488.
- 34.- AGI Lima 488.
- 35.- Dahlgren, "L'Expedition...", pp. 315/21 y AGI Lima 488.
- 36.- AGI Contaduría 566.
- 37.- BNM, Ms. 19251, ff. 116v-117.
- 38.- Carta de Lacunza del 9/xii/1717, AGI Lima 488.
- 39.- Arzans, Historia..., t. III, p. 71.
- 40.- C.-F. Lévy, Capitalistes et Pouvoir au Siècle des Lumières, t. III, p. 114.
- 41.- AGI Lima 487.
- 42.- Paris, 8/ii/1716, BNP, Ms. Fr. N. A. N°9336, ff. 243 a 244v.
- 43.- AGI Contaduría 566.
- 44.- Corré, "Armateurs et marins bretons...", p. 187.
- 45.- AGI Contaduría 567.
- 46.- Presentación de Lacunza del 20/i/1718, AGI Lima 488,
- 47.- AGI EC 930A.
- 48.- Juicio de residencia de Joseph Potau, AHN Consejos 21308, ff. 173v-174. Sin embargo, en las cartas cuentas de 1718 leemos que el comiso realizado por Potau el 26/i/1718 en los navíos "Conquerant" y "Triomphant" produjo lo siguiente: 557 sombreros blancos de castor, 84 piezas de pelo de camello de Esmirna, 17 arrobas y 24 libras de encajes de plata y oro de Francia, 8 cajas de encajes de Puy, 90 arrobas y 16 libras de pimienta y 180 arrobas y 5 libras de tabaco de Sumonte. Según el mismo documento el remate de los productos ascendió a 18.155 pesos 1 real; AGI Contaduría 1764.
- 49.- Residencia de Potau, AHN Consejos 21308, f. 92v.
- 50.- Presentación de Lacunza del 20/i/1718, AGI Lima 488.
- 51.- Carta del virrey Santo Buono al rey del 20/ix/1719, AGI Lima 487.

- 52.- Juicio de residencia del virrey Santo Buono, AGI EC 552A, ff. 434 y 434v.
- 53.- D. Barros Arana, Historia general de Chile, t. V, p. 597.
- 54.- AGI Lima 487.
- 55.- Carta de Francisco Sánchez de Barreda, AGI Chile 92.
- 56.- AGI Lima 488.
- 57.- Residencia de Santo Buono, AGI EC 552A, f. 162v.
- 58.- Diario de Martinet, AGI Lima 487.
- 59.- Dahlgren, "L'Expedition...", pp. 323/4.
- 60.- AGI Lima 488.
- 61.- Cartas del virrey Santo Buono del 6/ii/1718 y 31/x/1718, AGI Lima 487.
- 62.- Dahlgren, "Voyages...", pp. 542/3.
- 63.- ACT Libro 196.
- 64.- Madrid, 21/i/1721, AGI Lima 348.
- 65.- Escritos del 7/v/1721 y 3/vi/1723 del Consejo al Rey, AGI Lima 348.
- 66.- Lévy, Capitalistes..., t. III, pp. 322/3.

CAPITULO VI: LA CONEXION AMERICANA.

Una vez llegados los franceses a América, ¿cuáles eran los mecanismos que utilizaban para ponerse en contacto con los comerciantes locales? Este será el problema que nos ocupe en el presente capítulo: tratar de determinar los mecanismos mediante los cuales los franceses montaron un excelente sistema para comercializar sus productos. Junto con ello también veremos las vías de penetración que seguían los mismos para dirigirse al Alto Perú y apoderarse de la tan codiciada plata. En tanto que toda relación supone dos partes, también estudiaremos la conducta de los comerciantes locales en función de la presencia francesa, a la par que algunos comportamientos sectoriales: la iglesia y los indígenas; dejando para el próximo capítulo la reacción del estado y de sus funcionarios.

El problema central es el de los perjudicados y beneficiados por el comercio francés. Como ya hemos visto en reiteradas ocasiones, la creencia general es que los grandes comerciantes limeños fueron los mayores damnificados por la acción comercial gala. A la luz de mis investigaciones puedo afirmar que no ha sido así. Téngase en cuenta que muchos de los navíos franceses atracaron en El Callao, en el vecino puerto de Pisco y en otros de las costas aledañas, adonde les compraban mercaderías muchos de los grandes comerciantes limeños (Tagle Bracho, Solis Bango, etc.), llegando inclusive a adquirirles sus barcos. Los franceses en general vendían al por mayor y ¿quiénes poseían dinero, recuas de mulas, arrieros leales, haciendas cerca de la costa para ocultar las cargas, en fin, toda la infraestructura necesaria, sino era esta gente?

Si bien es cierto que la presencia francesa en todos los puertos de la región, especialmente en los más alejados de El Callao, posibilitó que algunos intermediarios y comerciantes locales tuvieran un acceso directo a las mercaderías importadas, hay que tener en cuenta que en general, el control de los productos europeos seguía mediatizado por los mismos individuos. Una excepción importante fue la de las autoridades locales, de quienes me ocupo en el próximo capítulo.

Por otra parte, la presencia francesa que se extendió por algo más de dos décadas no provocó quiebras masivas entre los comerciantes del Consulado, que seguían contando con dinero para entregar donativos a la corona, para participar en el remate de la presa de Martinet o para concurrir a la brillante feria de Portobelo de 1720. ¿Por qué entonces tantas reticencias a que se despacharan nuevas flotas, bajo el pretexto de que sus negocios andaban muy mal?

Los contactos costeros.

"La mejor defensa del litoral pacífico fue siempre su lejanía y difícil acceso". El Caribe comenzó a ser utilizado como base para saltar al Mar del Sur tras la conquista de Jamaica por Gran Bretaña, con lo cual los piratas europeos combinaron la ruta del Darién con la del Cabo de Hornos para penetrar en el Pacífico. En 1670 el puerto chileno de Valparaíso fue atacado por los piratas y en 1688 Morgan asaltó Portobelo y 3 años más tarde Panamá. La defensa de las costas del Pacífico era difícil dada su extensión y la escasez de medios con que se contaba. Luego de la Real Cédula del 7 de diciembre de 1682 sobre el armado y artillado de los buques del Pacífico, sus dis-

posiciones no pudieron cumplirse por no haber marineros, artilleros ni cañones en número suficiente para poder hacer frente a las necesidades defensivas. A partir de 1693 la Armada del Mar del Sur quedó constituida por 5 buques: 3 navíos y 2 pataches, 1.238 hombres y 144 cañones, que sin embargo resultaban insuficientes para las tareas que tenían encomendadas.

Ante la inoperancia oficial, en determinados momentos, la iniciativa en la lucha correspondió a la empresa privada. Así fue como un grupo de ciudadanos limeños constituyó la "Compañía de Nuestra Señora de la Guía", con el objetivo de perseguir y destruir a los piratas. Sólo pidieron pólvora, cañones, excención del registro para sus buques y autonomía administrativa. Fletaron hasta 3 navíos y alcanzaron algunos éxitos parciales; sin embargo, luego de 1690 apenas sobrevivían y en 1693 terminaron desapareciendo ante la falta de apoyo oficial (1). Dadas las facilidades obtenidas resulta muy probable que las embarcaciones de la compañía se dedicaran igualmente al comercio ilícito.

El accionar de los piratas durante un período tan dilatado dificultó notablemente los primeros intentos mercantiles franceses, al ser confundidas sus embarcaciones y prejuizadas sus "pacíficas" intenciones. Sin embargo, el negocio que se abría pudo convencer rápidamente a los recelosos peruanos sobre cuál debía ser la acogida que debían dar a los marinos y mercaderes, súbditos de Su Majestad Cristianísima.

A bordo de cada una de las embarcaciones francesas que arribaban a las costas americanas, hayan sido de guerra o mercantes, había un mercader que se encargaba de las ventas de los productos transportados y de celar por los intereses de

los armadores(2). Con el fin de poder llevar adelante dichos negocios se establecieron una serie de contactos, algunos más estrechos que otros, entre los habitantes y autoridades de los puertos sudamericanos y los franceses que arribaron a ellos. Contactos que, como ya veremos, se desarrollaron de múltiples maneras, pero que llegaron a alcanzar un importante grado de institucionalización en la sociedad colonial.

En épocas en que la venta discurría lentamente, los barcos franceses recorrían varias veces las costas peruanas y chilenas, en ambas direcciones, con la intención de colocar mejor sus productos. La marcha de las negociaciones y la respuesta de las autoridades condicionaban permanentemente sus continuas evoluciones. Al llegar a puerto, y si las circunstancias lo permitían, los franceses trataban de entrar en contacto con las autoridades locales. El procedimiento normal era que desembarcaran los capellanes junto con dos o tres oficiales, incluyendo alguno que supiera el castellano. La presencia de los capellanes era muy importante, por la buena receptividad que tenían entre el clero local, que veía con agrado que no se trataba de "protestantes". Este factor, sabiamente explotado por los franceses, les permitió establecer mejores y más duraderas relaciones. Los acuerdos se lograban con cierta facilidad, tal como nos lo cuenta Frézier:

"Al día siguiente de nuestro arribo [a Concepción] se envió al segundo capitán a saludar al Oidor, y pedirle permiso para cargar los víveres necesarios, lo que fue acordado sobre el terreno, de manera que dos días después establecimos una tienda en la ciudad"(3).

Al arribar a los puertos americanos muchos navíos decían que habían partido de Brest, con el objeto de que fueran toma-

dos por buques de guerra y ser menos molestados, ya que la Marina Real nunca salía de Saint Malo que era un puerto comercial(4).

En 1702 llegaron a Concepción el "Président-de-Grénédan" y el "Comte-de-la-Bédoyère", y tras los primeros contactos de rigor los capitanes franceses fueron recibidos por las autoridades locales con grandes pompas y honores. El corregidor, vestido con golilla, seguido del maestro de campo y de todos los oficiales y gente de distinción del pueblo se hallaban, según el relato de un cronista anónimo de la expedición, en el puerto para recibirlos. Desde allí se los condujo a la residencia del gobernador donde se brindó un banquete en su honor(5). Otras veces era el capitán francés en su buque quien ofrecía el banquete en homenaje a los funcionarios coloniales(6).

En determinados momentos las autoridades utilizaban a los franceses para resaltar su propia importancia y poder. Así es como en 1713 el gobernador de Valparaíso ordenó a los navíos galos, que se hallaban fondeados en el puerto, a saludar (en distintos momentos) con salvas de artillería la partida hacia Lima del Comisario General de los Franciscanos, de un monje capuchino y hasta la del Comandante General de la Armada del Mar del Sur, Pedro Miranda!!!(7).

Política corriente de los navíos franceses era fondear fuera del alcance de la artillería, previendo, a veces, una no muy buena acogida. Pese a los bandos y reclamaciones de las autoridades, podían permanecer en el puerto durante mucho tiempo si tenían ese cuidado, y la falta de una Armada hacía imposible intentar la más mínima acción para enfrentarlos. Esto lo reconoció la Audiencia gobernadora cuando dijo que no pudo dar

cumplimiento a la Real Cédula del 11 de marzo de 1704, en el sentido de entorpecer el comercio del navío "Beauvais", dada la "constitución presente de las cosas"(8).

La siguiente actitud, adoptada por la escuadra pirata dirigida por los ingleses John Clipperton y George Shelvocke ilustra, de alguna manera, el comportamiento también llevado a cabo por los franceses en momentos de apuro. En diciembre de 1719, y haciéndose pasar por franceses, atracaron en las costas del Chacao y tras bajar a tierra en una chalupa, fijaron en el pueblo unos carteles, redactados en español, en los que se informaba a los habitantes de la isla que si llevaban provisiones a bordo de sus buques se les pagaría un buen precio, pero caso contrario, se les incendiarían las casas, pudiendo salvarse entonces sólo aquellos que dejaran 4 jamones, 4 fanegas de trigo y cierta cantidad de patatas(9).

En mayo de 1707 llegaron a El Callao los navíos españoles "San Fermín" y "Nuestra Señora de la Consolación", ambos provenientes de Concepción, donde habían coincidido con el "Beauvais" y otras dos naves francesas. Se sospechaba que a bordo había mercaderías prohibidas, por lo que se mandó fondear a las dos embarcaciones y decomisar toda la ropa y géneros de probable origen francés. Sin embargo no se halló nada, y lo mismo sucedió con los navíos "San Juan Evangelista" y "Santo Christo de Burgos" que llegaron después(10), lo cual no quiere decir que no hayan conducido productos europeos y que pudieran desembarcarlos antes del registro.

Para que nos demos una idea de como estas expediciones comerciales se preparaban cuidando hasta el último de los detalles, consignemos que a bordo del navío la "Galère-d'Or", que

había llegado a Arica en 1706, había 12 personas que hablaban perfectamente el castellano(11).

El "Beauvais", que a mediados de 1706 estuvo un par de veces en El Callao, tuvo serios problemas para abastecerse de víveres. Así fue que apresó a los buques "Nuestra Señora de la Soledad" y al "San Juan Bautista", quitándoles todas las provisiones y el agua que llevaban, y pagando esos productos a precios corrientes(12). También pudo resultar probable que en vez de haber capturado a la fuerza ambos buques, se haya concertado previamente con los capitanes la venta de los bastimentos y que con objeto de evitar represalias gubernamentales se haya fraguado el ataque. Cuando las autoridades se negaban a proveer los víveres necesarios, los franceses estaban dispuestos a "llevar a la fuerza los bastimentos", ya que "mejor es morir de una puñalada que poco a poco de hambre y como se alla esta Ciudad [Arica] pobre y desbalida de fuerza de gente ni armas con que defenderse", sería fácil pasar a la acción. En esta situación concreta, la población, especialmente la femenina, se sintió horrorizada. Todo el mundo se vio preso de una actividad (y de un miedo) febril, y comenzó a sacar los objetos de valor y las alhajas de sus casas, con la intención manifiesta de huir ante la superioridad bélica de los franceses. Ante esta situación el corregidor Ovexas autorizó a que las alhajas fueran conducidas por las mujeres al interior, pero los hombres deberían permanecer en la ciudad para garantizar su defensa en caso de ataque(13).

Había franceses que tenían tiendas y almacenes en tierra. Este es el caso, p.e., de Juan Formon, a quien el 20 de junio de 1714 le embargaron su tienda en Santiago de Chile, en la

que, como se ve en el anexo 4, había un excelente surtido de mercaderías, y dada su corta cantidad se supone que vendía al por menor.

Cuando los franceses llegaban a las costas tenían diversos medios de ponerse en contacto con la población para vender sus productos. Lo primero que hacían era, como ya dijimos, entrevistarse con las autoridades locales para sondear su predisposición a la venta. En caso de que la respuesta fuera afirmativa (y muchas veces lo era si había algún buen regalo o una importante suma por medio), bajaba el comerciante del buque y montaba una tienda en el pueblo o ciudad elegida. Algunas veces estos depósitos no tenían nada de insignificantes. Al navío o "Hermione" se le incendió un almacén en tierra, desconocemos donde, con más de 500.000 libras tornesas (unos 125.000 pesos) en productos, sin que pudiera salvarse absolutamente nada(14).

Una vez establecidos se pregonaba la lista de las mercaderías disponibles, con sus precios respectivos (ver anexo 5) o se fijaban carteles en las paredes. Cuando la acción "legal" no era posible, los oficiales, que generalmente recibían permiso para vivir en tierra, instalaban subrepticamente las tiendas en sus viviendas. Gracias a importantes regalos, las autoridades solían hacer la vista gorda(15). Muchas veces, en previsión de acontecimientos futuros, los regalos eran traídos expresamente desde Europa(16).

Un ejemplo de todo esto es el mercader francés del navío "Chanciller" que había desembarcado una porción de ropa en El Callao. Las mercaderías se llevaron a la casa de Pedro Gómez de Balbuena, donde el francés tenía un cuarto, y allí vendió públicamente la carga a diferentes comerciantes de Lima y a

cualquiera que quisiera comprarle. Tenía también otra tienda en la casa del Correo Mayor. Joseph Tagle compró "una corta cantidad de ropa", "hasta quatro, ó cinco mill pesos". Ante tal hecho cabe entonces formularse una pregunta, si 4 o 5.000 pesos son una corta cantidad, ¿cuál sería el monto total de la carga?, y aun otra, ¿a qué se llamaba una "cantidad normal"? Si bien Tagle fue apresado por comprar productos de contrabando (estuvo 63 días en la cárcel), el francés partió pocos días más tarde de la ciudad de Lima, con licencia del virrey Santo Buono para embarcarse libremente con su plata(17).

La presencia francesa hizo que el Consulado de Lima se expresara en los términos siguientes:

"Porque en los puertos de la costa se están celebrando Ferias que acreditan generosamente los franceses, y con ella se abastece todo el Reyno, de suerte que los empleos de la feria de Puertobelo han de servir de embaraso más que de conveniencia, respecto de que en Chile no ne cesitan de la ropa que de aquí se conducía en llegando la Armada, porque la tienen ahora tan abundante y a tan moderado precio, que sale ya de aquel Reyno para beneficiarla en esta ciudad"(18).

En relación con tales hechos, el corregidor de Arica, Juan Joseph de Ovexas dijo, en una orden del 7 de diciembre de 1712, que:

"Dichos capitanes franceses tienen en tierra casas ocupadas con diferentes mercaderías en gran perjuicio de la R.l Alcavala y de los vezinos mercaderes estantes y entrantes y salientes que lo pagan".

Para evitar la proliferación de hechos similares, ordenó que los capitanes y mercaderes recogieran dentro del segundo día las mercaderías y géneros que tenían y los subieran a bordo de

sus naves, desocupando al mismo tiempo las "casas de vivienda" que habitaban, para pasar a vivir en sus propios buques(19).

En Concepción, la casa de la familia de Andrea González se convirtió en escenario obligado de múltiples operaciones de los franceses(20), lo cual nos habla de una utilización frecuente de casas particulares, a las que muchas veces se accedía abonando los alquileres correspondientes. También en Concepción, los grumetes y otros miembros de la tripulación del "Saint-Louis" vendían libremente sus productos por las calles de la ciudad, sin que nadie los interrumpiera en sus actividades(21).

En caso de que las autoridades no vieran con buenos ojos la permanencia de los buques franceses en el puerto, eran múltiples y variadísimas las excusas que ponían sus capitanes con tal de lograr su objetivo. Entre las más utilizadas se cuentan las siguientes:

- la mayor parte de la tripulación se encontraba enferma;
- se carecía de bastimentos y/o de agua;
- el "navío esta haciendo agua y...no puede darse a la vela hasta tanto...le de carena de firme y que para esto lo tiene de presente desarbolado";
- rotura del palo mayor;
- necesidad de leña;
- los rigores del invierno no permiten zarpar;
- recoger desertores(22).

Si la respuesta de las autoridades locales era negativa, se trataba de entrar en contacto con los comerciantes por algún otro medio, y se los recogía de noche en alguna playa apartada, transportándolos a bordo para cerrar las operaciones. En

mayo de 1713 el corregidor Ovexas mandó realizar una información secreta para ver si se había comerciado con franceses y en caso afirmativo, quién lo había hecho. En ella, un guarda costero declaró haber visto por la noche una gran candela flameando en la costa, y que al ir al día siguiente reconoció numerosas huellas de mula en la playa, huellas que bajaban de los valles y volvían a subir. Otro guarda costero dijo que al ir a ver la candela no encontró a nadie, pero que vio en el mar un bulto que parecía una lancha, bordeando la costa durante un trecho para luego retirarse mar adentro. A 3 leguas del lugar encontró pisadas de hombres y de mulas, pero al igual que su compañero perdió las huellas cuando intentaba seguir las. Su pesquisa por las quebradas aledañas no tuvo ningún resultado.

Más explícito resultó ser el guarda Juan Martínez, quien dijo que las candelas se veían todas las noches, unas veces a barlovento y otras a sotavento de la ciudad, y que cuando los guardas llegaban al emplazamiento de la candela sólo se veía el fuego y una lancha que se alejaba. Según parece las técnicas de contacto eran bien afinadas, ya que otro testigo declaró que en los lugares donde estaban las candelas sólo se encontraban las huellas de un hombre (el que encendía el fuego) y que las huellas de mulas y gente, junto con los signos de carga o descarga de mercaderías se hallaban a media o a una legua de allí. El único fin de la candela era señalar un sitio alejado, a una distancia determinada de la misma, atrayendo la atención de los guardas a un falso lugar. Otro método empleado era que un bote descargara las mercaderías en la playa desierta, y una vez desaparecida la embarcación venía un arriero y cargaba

los productos en su recua. Evidentemente que todos estos mecanismos suponían la existencia de acuerdos previos bien elaborados. Por su parte, los compradores dejaban los cofres con plata enterrados en algún sitio predeterminado de la playa(23), cuando no conducían sus caudales directamente a bordo.

Con ánimos de comerciar también se aprovechaba la excusa de los enfermos. Se dejaba a algunos de ellos en tierra, internados en un rancho que hacía de hospital, al cuidado de un oficial, siendo bastante probable que el hospital cumpliera igualmente las funciones de almacén. También se daba el caso de buques españoles que llegaban a puertos o caletas alejados, donde trasbordaban las mercaderías de los navíos franceses. Esto sucedió con el "San Nicolás de Bari", que en 1704 llegó a Copiapó, donde estaba surto un navío francés, y de él se trasbordaron 80 fardos de ropa(24).

Era bastante frecuente que a fin de aumentar las ventas los franceses admitieran el crédito, tratando de contar, obviamente, con las mejores garantías posibles. Esta práctica comenzó a ser utilizada desde las primeras expediciones, inclusive en el Brasil(25). Pero no siempre les salían bien las cosas. En 1710, el capitán Porée, del "Notre-Dame-de-l'Assomption", dejó de percibir 4.248 pesos 1 real, que había vendido en mercaderías a Vicente de Tagle, por su quiebra(26). En 1717 había llegado a Chile Lorenzo Lisonde, a cobrar más de 60.000 pesos que su padre, Francisco Lisonde, y algunos parientes habían vendido a crédito a unos cuantos españoles. Sin embargo, no pudo cobrar los efectos que trafa, ya que los vales fueron embargados cuando Lorenzo fue apresado por la escuadra de Martinet(27). El 25 de agosto de 1721 el intendente de la expedición

de Martinet, Gabriel de Lacunza, entregó al tesorero de la escuadra 12.118 pesos procedentes de diferentes vales y obligaciones hechos a favor de Carlos Dupregase y Nicolás Bari (capitán y mercader respectivamente del navío "Fidèle"), por diferentes personas de Concepción y del resto de Chile, y que también habían caído en poder de la expedición de Martinet(28). El pago a crédito suponía que parte de los caudales que correspondían a la venta de la carga de un navío era transportada en otro u otros, lo que evidentemente dificulta la cuantificación de los retornos(29).

Había grandes dificultades para controlar la entrada de navíos franceses, por "ser toda la costa caleta e ymposible de guardar". Para evitar el comercio era corriente que se ordenara a todos los pobladores de los valles costeros que se retiraran tierra adentro, a fin de evitar cualquier comunicación con dichos navíos. Era frecuente que junto con las órdenes de este tipo también se dispusiera la retirada de la costa de todo tipo de ganado, dejándose totalmente expresado que no se brindaría ayuda alguna a los franceses(30).

La presencia gala llegó a tomar tal envergadura que en 1723 el presidente de Chile, Cano de Aponte, permitió la formación de una compañía de milicianos, formada exclusivamente por franceses, para participar en las campañas de Purén y Tucapel, contra los araucanos de la frontera sur(31). Vicuña Mackena se ocupó de rastrear la repercusión que en la sociedad chilena tuvieron los franceses. Un hecho importante fue que algunos de los que decidieron quedarse, especialmente los capitanes y comerciantes, terminaron casándose con ricas criollas. Este fue el caso del capitán del "Aigle-Volant", Juan Francisco Briand

de la Morandais que se casó con la primogénita del Tesorero Real de Concepción(32). Pese a ello muchos de los que allí permanecieron retornaban más tarde, bien definitivamente o bien con ánimo de hacer algún negocio en Europa para luego volver a América, tal como hizo el mismo Morandais, que en 1721 pasó a Cádiz sin licencia y con un registro de 30.000 pesos. En la Península fue condenado a pagar los derechos aduaneros(33). Entre el gran número de franceses que permanecieron en América hubo numerosos artesanos y marineros, de gran utilidad para la economía local. Muchos de los marineros franceses que desertaban obtenían de los jesuitas, y de monjes de otras órdenes, licencia para quedarse en América dado el "dulzor" con que vivían entre ellos(34). Se dio inclusive el caso de los carpinteros del navío "Eclair" que pusieron a punto la artillería del puerto de Valparaíso(35).

Tras la captura de buques franceses efectuada por la expedición de Martinet se dieron expresas órdenes al virrey sobre lo que se debía hacer con los extranjeros residentes en el Perú. Entre otras consideraciones se afirmaba:

"Que a los extranjeros que [no siendo comerciantes] ejercieren oficios mecanicos, y estuvieren cassados con españolas, y a los que fueron marineros, y eligiere Urdinzu [el comandante de la Armada del Mar del Sur] para tripular la Armada, los deje vivir allí. Que los extranjeros que fueren mercaderes, factores o hicieren comercio, en cualquier manera, aunque se hallen de assiento, o de passo en aquellos Dominios, cassados o solteros, los haga salir dentro de un breve termino. Que a todos los de una y otra clase, fueran alla de aqui en adelante, los haga prender y castigar segun lo previenen las leyes"(36).

Muchas veces los franceses eran objeto de burlas y de agresiones, motivadas generalmente por la diferencia de lenguas. Cuando la escuadra de Chabert estuvo fondeada en El Callao, repetidas veces algunos miembros de la tripulación que habían bajado a tierra fueron seguidos por una cierta cantidad de niños mulatos que gritaban a su paso "Uy, Uy" (Oui, Oui) y también se dedicaban a apedrear a los marineros galos(37).

Entre los miles de personajes que llegaron a las costas americanas integrando las tripulaciones francesas destaca uno en base a su condición, era cura, a su talento comercial y a la recurrencia con que se desplazó al Pacífico. La primera vez que el abate Jouin llegó a América lo hizo formando parte de la expedición fletada en 1698 por la Compañía del Mar del Sur, bajo el mando de Beauchesne. En ese entonces contaba con 26 años y era cura de Saint Malo. Posteriormente volvió a formar parte de otra expedición de la misma compañía, que integraban los navíos "Confiance" y "Brilhac". Durante 1706 se dedicó a recorrer las costas peruanas en toda su extensión. En mayo arribó a Concepción, donde desarrolló una actividad febril entre los comerciantes de la ciudad, con el fin de colocar la mayor parte de los productos que llevaba en las bodegas de los navíos. No se olvidó sin embargo de visitar a los más influyentes miembros del clero y tuvo muchas entrevistas con los jesuitas locales(38). Pese a ello, los negocios no eran todo lo satisfactorios que se esperaba, y la expedición se trasladó a Trujillo, donde se les unió otro navío francés, el "Danycan". Allí se realizó una reunión de los capitanes y mercaderes y se resolvió crear una sociedad, que estaría dirigida por Jouin y que tendría como campo de operaciones la costa norte del Perú,

haste ese entonces escasamente visitada por sus compatriotas, que preferían los puertos chilenos, los próximos al Alto Perú y El Callao. En sus desplazamientos alcanzaron incluso las costas guatemaltecas, negociando en Sonsonate sus productos, que cambiaron por partidas importantes de índigo(39).

Su llegada a Guayaquil coincidió con la del nuevo virrey, Castellldosrius, quien mandó realizar una pesquisa secreta en la ciudad para investigar los desembarcos de ropas que efectuaban los navíos franceses en la isla de Puno, al sospecharse la complicidad del corregidor y demás oficiales reales con los comerciantes galos. Según parece, el corregidor cobraba el 4% de comisión por las ventas realizadas, tanto a los franceses como a los españoles. También en Guayaquil Jouin intentó embarcar 100 zurrones de cacao, pero Castellldosrius se opuso(40). Posteriormente se vio envuelto en el armado y financiación de la expedición de Martinet, y finalmente, en 1723 presentó a la corona española un proyecto para colonizar la isla de Tierra del Fuego y comerciar en aquellos lugares(41).

En determinadas ocasiones, si bien eran las menos, se comisaba a los franceses su plata o sus productos y se instruían los preceptivos sumarios. Así fue como al francés Juan Pedrero se le comisaron 1.994 castellanos 7 tomines y 7 granos de oro (12 libras y 12 onzas), que habían sido transportados desde Chile, junto con una libra y 2 onzas de ámbar bruto y algunos productos más. El juez de extravíos le formó una causa de oficio(42). Los productos comisados ascendieron a 2.611 pesos 5 1/2 reales.

Los franceses como consumidores.

Un hecho importante a tener en cuenta es el papel jugado por los franceses, no sólo en lo referente al comercio de productos europeos, sino también en cuanto consumidores de materias primas, productos manufacturados y servicios en el espacio peruano. Un elemento clave de la relación que se estableció entre franceses y americanos es que los primeros pagaban una parte de sus consumiciones en metálico, con lo cual incidirán de manera positiva en un ámbito donde lo que sobraba no era precisamente el dinero, sino todo lo contrario. Cuando llegó la expedición de la Compañía de Indias, ya en la década de los 20, las condiciones de la represión eran durísimas. Los hacendados chilenos se querían aprovechar de la situación, ya que los comerciantes franceses esperaban obtener grandes ganancias por sus ventas en Concepción (unos 100.000 pesos), por lo cual ofrecían el 6% por la venta de sus ropas, y 1.500 pesos por navío para poder obtener víveres libremente. Finalmente, gracias a la gestión de un religioso francés, el padre Francisco Chesnard, de Saint Louis(44), lograron hacerse con bueyes, vacas, carneros, gallinas y harina. En el viaje de regreso del "Saint-Jean-Baptiste", en 1710, además de las provisiones acostumbradas se embarcó ganado en pie: 22 bueyes, 80 corderos, 1.500 aves y un gran número de cerdos. Hay que tener en cuenta que en la embarcación viajaban unas 230 personas(45).

Al ser Concepción el último puerto antes de emprender el retorno a Europa, se convirtió en un importante centro de abastecimiento:

"Siendo este Puerto [Concepción] tan frecuentado de los Navios Franceses que...tocan en el...a bastimentarse de

Pan, Vino, Carne y demas Viberes la suma abundancia de los que bienen han ymposibilitado el Comercio del Reyno del Peru...pues trayendo los dhos. Navios todo generos de mercaderias no se trafican generos de Lima, por vender dhos. Navios francezes a precios mas comodoss...y assi mismo la porcion tan grande de Trigo que consumen en el Abasto de Vizcocho y Harinas que llevan, de que se sigue que totalmente parara el comercio de los Navios Españoles pues no haviendo en este Reyno otro trafico que el de los frutos del Pais llevandoselos los Navios del Rey Christianissimo, paran totalmente el comercio de los españoles"(46).

En base al Libro Real de Gastos de los navíos de la escuadra de Martinet que permanecieron en Buenos Aires pudimos reconstruir el cuadro 6.1., y de él se puede decir que cada barco consumiría unos 1.000 pesos mensuales (de ellos hay que descontar los salarios pagados a las tripulaciones). En el primer caso, el consumo de productos locales (sin contar salarios) alcanzó al 92%, y en el segundo al 61% (excluyendo el costo de la carena; si introducimos esta variante el porcentaje sube al 75%), lo cual nos habla, de todas maneras, de una actividad importante. El consumo de carne y harina, y de vino y aguardiente, son rubros importantes en los gastos, a los que hay que sumar el alquiler de casas y habitaciones, no sólo para hospitales, sino también para viviendas, almacenes y locales de venta al público.

Cuadro 6.1.: Gastos en el puerto de Buenos Aires.

Gastos del "Nuestra Señora del Carmen" del 16/ix/1717 al 26/
iii/1718 (6 meses).

Vino y aguardiente	6.732 p
Frijoles	218 p 2 r
Pan, galleta, trigo y harina (incluida la coc- ción del bizcocho)	13.070 p 7 1/2 r
Sal	275 p 4 r
Sueldos y pagos de prestaciones varias (carpin teros, prácticos, alquiler de lanchas, etc) ..	2.219 p
Carne (reses, carneros, gallinas, etc)	748 p 1 r
Varios (menudencias para la bótica, pasas de uva, grasa, lona, arroz, madera, tachuelas, lentejas, garbanzos, etc.)	7.509 p 1 1/2 r
Velas de sebo	239 p 3 r
<u>Alquiler de casas para hospital</u>	<u>190 p 2 r</u>
Total	31.202 p 5 r

Esto hace un promedio de 5.200 pesos al mes, al ser tres los
barcos incluidos representa 1.733 pesos mensuales por barco.

Gastos del "Nuestra Señora del Carmen" en su 2ª estancia, del 28/iv/1718 al 14/iv/1720 (25 meses).

Bastimentos	19.704 p
Sueldos	6.873 p 2 r
Chasques	905 p
Fletes de lanchas	1.722 p
Varios	3.730 p 3 r
<u>Carena</u>	<u>5.151 p</u>
Total	38.135 p 5 r

Esto hace un promedio de 1.525 pesos mensuales, al ser dos los barcos incluidos representa 762 pesos mensuales por barco.

El total de las dos estancias asciende a 69.338 pesos 2 reales y el promedio mensual por barco resulta de 1.020 pesos.

Fuente: Libro Real de Gastos del "Nuestra Señora del Carmen" y del "San Antonio de Padua" a cargo de Bartolomé Urdinzu y "La Peregrina" de Juan Duquesnel; AGI Contaduria 1912.

Lo dicho se complementa con la siguiente "Memoria de los Bastimentos que necessitan los navios la Condessa de Pont Chartrain, el San Juan B.ta y el Principe de Asturias". De acuerdo con la misma, cada uno de los dichos navíos, atracados en el puerto de Arica, necesitaba lo siguiente (las cantidades están en pesos):

400 quintales de bizcocho	1.200
30 pipas de carne salada	90
150 fanegas de harina	450
1.000 gallinas y pollos	3.000
30 pipas de vino	90
10 pipas de aguardiente	30
18 vacas vivas	54
60 carneros	180
30 corderos	90
12 terneros	36
50 fanegas de frijoles	150
20 fanegas de maíz	60
<u>25 cochinos</u>	<u>75</u>
Total	5.505

A la lista mencionada habría que agregar los refrescos y verduras necesarias para los enfermos, junto con la leña y el agua. Es decir, que se realizó un pedido superior a los 16.515 pesos (47).

La escuadra de M. Santon compró en Concepción bastimentos por una suma superior a los 40.000 pesos. Para poder pagarlos había bajado a tierra mercaderías por valor de 100.000 pesos. La ropa se vendió en almacenes públicos, entre los que se incluían las casas de Ana Ferreiro, del maestro de campo Antonio Giner, de Isabel Jofre, Andrea González de Sugastegui y Esteban de Alfaro. La fabricación de los bizcochos para abastecer a los franceses corrió a cargo de Francisco Muñoz, que los hacía hornear en diversas casas particulares. Pagaba a la gente que trabajaba para él a un peso por quintal, pero en lugar de

dinero entregaba ropa de Francia, que evidentemente había comprado a un precio más barato, razón por la cual realizó crecidas ganancias. Sin embargo, el que corrió públicamente con todos los permisos y gastos fue:

"Don Nicolás Salbo arrendatario de las Alcabalas y Almojarifazgos habiendo sido el susodicho metedor publico de todas estas ropas, y el que corrió con los viscochos y bastimentos en dicho tiempo estancando en si o el todo o la mayor parte de los que los Capitanes franzesses dieron al dho. señor Don Ignacio del Castillo para distribuirlos entre hombres y mugeres de esta republica" (48).

La actitud del comercio.

Hacendados y autoridades locales pugnaban por tomar contacto con los franceses. Al menos esto es lo que planteaba el Consulado de Lima en su junta del 12 de noviembre de 1707:

"S.E. ...se podrá informar del Corregidor de la Villa de Pisco y de su Teniente General y de los principales hacendados de ella, quiénes hayan sido y son al presente los compradores de ropa de franceses, por que sin la tolerancia y disimulo de los unos, y sin el fomento y auxilio de los otros no se pueden perfeccionar estas ilícitas contrataciones, ni traficarse la ropa de otras provincias y lugares para conseguir el mayor aumento de su precio".

Evidentemente que más adelante exagera el Consulado cuando afirma que sólo "algunos de sus individuos en corto número" resultan cómplices de los franceses. Como prueba de su preocupación por el mantenimiento de la ley aduce los 24.000 pesos con que contribuyó para pagar a los guardias que vigilaban los accesos a la ciudad y los puertos cercanos a ella, y el hecho

de que cuando llegaron tres navíos franceses a El Callao "no se vendió ni se desembarcó...una sola pieza de Bretaña". Sin embargo, y como también deja traslucir el Consulado en la misma declaración, los franceses aprovecharon el tiempo de su estadía en El Callao para "ajustar sus capitulaciones que fueron a cumplir cuatro o seis leguas a Barlovento del Puerto de Pisco"(49). Con lo cual caben las siguientes preguntas: ¿quién si no los comerciantes limeños iban a comprar las cargas?, ¿quién sino ellos conocían los mejores lugares para desembarcar furtivamente las mercaderías?, y por último, y para justificar el traslado de los navíos a Pisco, ¿qué interés tenían los miembros del Consulado para aparecer públicamente como compradores de los productos franceses? Por lo tanto, resulta obvio que el mantenimiento de la ficción de la vigencia de la legalidad era lo que más se acomodaba a la defensa de sus intereses. Porque la aducida firme resolución de no tener comercio con los franceses no se deja traslucir en los casi 16.000.000 pesos que se según mis cálculos arribaron a Francia entre 1705 y 1709, ni en los 20 millones de pesos que según Castellldosrius salieron del Perú entre 1704 y 1708(50). El fiscal de la Audiencia de Lima pensaba de manera similar en lo relacionado con la participación masiva de miembros del Consulado en el trato con los franceses, "pues no pudiendo ser otros los que trafican", está claro quiénes son. El Consulado intentó su defensa en base a comprometer al conjunto de la sociedad local, ya que en el comercio con los franceses "se han mezclado excesivo número de personas de todas clases, sin que se reserven los eclesiásticos", e insiste una vez más en que si bien es cierta la participación de algunos mercaderes, "estos son los menos"(51).

Si bien las autoridades coloniales tenían abundantes pruebas acerca de la identidad de los compradores de las mercaderías francesas, lo cierto es que por algún motivo generalmente se abstendían de actuar contra ellos. Así vemos que entre los papeles secuestrados al alcalde Joseph Potau, con motivo del Juicio de Residencia del otrora virrey Príncipe de Santo Buono, se encontraron los siguientes documentos (una relación detallada de los mismos figura en el Anexo 6):

- Memoria de las personas que compraron al navío "Deux-Couronnes".
- Papeles tocantes a libramientos efectuados a favor del navío que los franceses capturaron en Río de Janeiro, durante su estadía en Chile(52).

Lamentablemente esos documentos no llegaron a nuestro poder, aunque de todas formas suponemos que las actuaciones de Potau, y los indultos por él percibidos fueron inferiores en número a las posibilidades reales que se le ofrecían. Entre las diligencias por él efectuadas destacan las siguientes: Potau embargó a Francisco Gómez de los Ríos unos fardos y cajones, acusándolo de haberlos comprado a los franceses. Gómez de los Ríos admitió este aspecto de la cuestión, pero sostuvo que había pagado los derechos de internación en la Real Administración de El Callao, y que en Lima había hecho otro tanto con las alcábalas de reventa, por todos aquellos productos que iba vendiendo, aunque reconocía que cabía la posibilidad de que algún producto pudiera venir de Pisco y no hubiera pagado los derechos correspondientes. Las mercaderías de El Callao las compró en el almacén de Joseph Tagle, y las que vinieron de Pisco al navío de bandera española "San Francisco Xavier". La defensa por él

esgrimida resulta bastante clara sobre la conducta general seguida por los comerciantes limeños sobre el tema:

"Haviendo hecho las compras de dhas. Mercancias, estando permitido y tolerado el Comercio con franceses por los Gobiernos superiores de Señores Virreyes proximo pasados, y procedido a los empleos con buena fee pagando los Reales derechos y Contribuciones, le parecio no yncurrir en culpa ni debio recelar, que las dhas. compras se le reglasen por decomiso"(53).

Los comerciantes peruanos llegaban incluso a asociarse con los franceses. Buena prueba de ello son las empresas mixtas montadas para comerciar entre la China y el Perú. Esto último se desprende de la causa seguida contra Antonio de Estremiana por comerciar con extranjeros. Potau informaba que Estremiana pasó a la China a bordo del navío "Solide" como "director de la compra que los ynteresados debian hacer en aquellos puertos". Pese a sus declaraciones en el sentido de que se había embarcado hacia la China para desde allí continuar viaje rumbo a Europa, lo cierto es que volvió al Perú en el mismo barco, "y con algunos generos de Mercadurias subio a la Villa de Potosi". Como vimos en un capítulo precedente, sus negocios fueron bastante ruinosos y terminó en la miseria(54).

También se realizaron sociedades para comerciar en el mismo Perú. Tal es lo que afirma Gabriel Lacunza en una carta al Consejo, donde dice que:

"Obejas, con otros franceses, tienen hecho asiento con los Mercaderes de Puno y Arica, y ajustada la carga de tres Navios con expresion de los surtimientos, obligandose a ponerla en la isla de Iquique en el termino de diez y ocho meses que empezaron a correr desde el mes de Mayo del 22"(55)

Todas estas operaciones nos hablan de un montaje de la empresa mucho más organizado de lo que podría parecer a simple vista: se pagaban letras tras la partida del navío vendedor a capitanes de otros buques, había asociaciones hispano-francesas e inclusive se confeccionaban pedidos de un viaje a otro. Así, p.e., vemos como:

"El navío de las dos Coronas que se asegura negoció en el Puerto de Arica toda su carga, que me consta era mui selecta y de facturas dadas por los mismos Peruleros" (56).

Los comerciantes limeños, que tenían un trato activo con los franceses, les compraban sus productos en El Callao cuando les era posible, o en su defecto en el cercano puerto de Pisco.

Algunos comerciantes coloniales encontraban en el comercio con los franceses una doble ventaja: la de poder abastecer se de los productos manufacturados que necesitaban a un precio más barato que si lo compraban por la vía legal; y la de poder vender las piñas a un precio más alto que si tuvieran que hacerlo en los circuitos autorizados. De todas formas, no es conveniente englobar a todos los comerciantes peruanos, o incluso limeños, en una sola categoría. Eran frecuentes las pugnas de los pequeños y medianos comerciantes con los grandes. Cuando en 1704 llegó el "Saint Joseph" a El Callao y se le autorizó a vender libremente sus productos, el virrey comisionó a un oidor de la Audiencia para vigilar que los franceses pagaran los impuestos correspondientes y que los comerciantes más poderosos no acaparasen las mercaderías, para revenderlas luego a al tos precios(57). Ambos grupos se intercambiaban acusaciones sobre quien era el cómplice de los franceses. En su Junta del 24 de septiembre de 1706 el Consulado de Lima también inculpaba a

los "habitadores de las provincias de arriba" de tener ocupado su dinero en "los empleos de las Ferias que en aquellos puertos celebran los franceses"(58).

Pero los grandes comerciantes no se limitaban a la venta al por mayor, sino que inclusive vendían al menudeo, compitiendo en esto con los comerciantes de más pequeño giro. Al respecto escribieron Ulloa y Jorge Juan:

"Los Comerciantes gruesos, que tienen Almacenes crecidos, no se escusan por esto de mantener Tienda dentro de su casa, ni de vender por menor en ella ya sea por su propia mano, ó ya por la de algun caxero de su confianza; porque no es de ningun descredito el hacerlo, y de mucha utilidad el no escusarlo, quedando alli las ganancias, que havia de dar à otro; y como esta practica està tan bien recibida, que no causa novedad, ni desdoro, se conforman con ella sin reparo"(59).

El Consulado de Lima.

En 1613 se fundó el "Consulado de la Universidad de los Mercaderes de esta Ciudad de los Reyes, Reynos y Provincias del Perú, Tierra Firme y Chile", que estuvo compuesto fundamentalmente por los grandes comerciantes limeños, quienes, dado su poder económico y su capacidad de giro, compraban al por mayor los cargamentos de los galeones en la feria de Portobelo y se encargaban de su internación y venta en todo el virreinato.

A mediados del siglo xvii se generó una lucha por el control del Consulado, que alcanzó un punto culminante en 1643, cuando, con la aprobación del virrey, se modificaron las ordenanzas del Consulado. A partir de ese momento se consideraron como votos legítimos para nombrar a los 30 electores del cuer-

po a aquellos que hubieran sido anteriormente priores y cónsules, a los cargadores y mercaderes que por sí o asociados con otros tuvieran tienda en la calle principal de los mercaderes, en los portales de la Plaza Mayor y en la calle de la Cruz o a los dueños de los navíos que residieran en la capital.

Por supuesto que este reglamento levantó una oleada de protestas entre los comerciantes del interior, especialmente los de Chile, Potosí y Cuzco. En 1674 el virrey comunicó al Consulado que el concepto "cargadores" también incluía a los "del Reyno de Chile y provincias de arriba Potosí, Cuzco y Arica". Sin embargo la discusión no quedó zanjada, y en 1691 se introdujo un nuevo criterio por el cual el otorgamiento de la matrícula dependía de factores puramente económicos. Se admitió a la matrícula de los "cargadores de tierra firme que hubieran pagado de una vez cuatrocientos pesos de almojarifazgo y Consulado o quinientos pesos de alcabalas", y también a todos aquellos comprendidos en la resolución de 1643, incluyendo a los dueños de navío con residencia en Lima y a los comerciantes de Quito que hubieran pagado 500 pesos de alcabala. La confusión siguió durante algún tiempo más, ya que en una junta de 1702 votaron los cargadores de Chile y Arica, según estipulaba la declaración de 1674(60). Esta serie de marchas y contramarchas nos indican claramente las presiones ejercidas por los comerciantes limeños para controlar al Consulado, y la correspondiente oposición de los comerciantes del interior, ya que el control del cuerpo colegiado les permitía mantener en sus manos una serie de resortes legales y económicos importantísimos para controlar el comercio dentro del espacio peruano. Tengamos en cuenta que quien controlaba el Consulado controlaba el

manejo de las ferias de Portobelo, lo que equivalía a decir el control del comercio exterior. Y aquí es donde se relaciona la postura del Consulado en contra de la celebración de la feria en 1707 y 1708 y el comercio francés. Al garantizar los franceses el abastecimiento de productos europeos baratos, el Consulado trató por todos los medios de postergar la celebración de la feria, ya que si no se hubiera llegado al atiborramiento de los almacenes de sus miembros.

En la primera década del siglo xviii tuvo lugar una agria polémica entre los miembros del Consulado de Lima y las autoridades virreinales, bien sea la Audiencia en el período en el que ella estuvo a cargo del gobierno o bien el virrey y sus principales subordinados. Ambos bandos se acusaban mutuamente de estar implicados en el contrabando francés, y lo más seguro es que ambos estuvieran en lo cierto.

Entre 1705 y 1707 la Audiencia de Lima estuvo al frente del gobierno virreinal. Con motivo del envío de los situados a Chile comenzaron a circular serios rumores. En el primer situado que remitió la Audiencia se gastaron 70.000 pesos, más otros 3.000 pesos de fletes, tal como estaba estipulado. Sin embargo, en el segundo situado se decidió enviar 20.000 pesos en efectivo (en reales) y destinar 34.543 pesos 3 reales para la compra de géneros, que sin embargo fueron tasados en 50.060 pesos, con lo que se completaban los 70.000 estipulados. En su Relación de Gobierno la Real Audiencia explicaba que el ahorro de 15.456 pesos se debió al celo de los oidores, si bien las malas lenguas limeñas hablaban de componendas con los franceses(61).

Por otra parte, la autoridad gubernativa comenzó a inmis-

cuirse en las actividades internas del Consulado de Lima, llegando la Audiencia a nombrar a los jueces de la corporación, lo que motivó serias protestas por parte de sus miembros. Los oidores justificaron su actitud señalando que el comercio limeño estaba seriamente comprometido con los mercaderes franceses, razón por la cual era de temer que dos individuos que representaran los intereses de los contrabandistas resultaran triunfadores en las elecciones. Estas disputas arreciaron en 1706 con motivo de la convocatoria de la feria de Portobelo en ocasión de la llegada de la flota del conde de Casa Alegre. En esta oportunidad el comercio de Lima se negó a concurrir a la feria, aduciendo el estado lamentable que atravesaban, agravado no sólo por los navíos de permiso que llegaban a Buenos Aires, sino también por la acción del comercio francés. La Audiencia de Lima, que en esos momentos cumplía funciones gubernamentales, acusaba el 7 de octubre de 1706 al Consulado de oponerse a la realización de la feria por la ventaja "que hace suponer recibía del ilícito comercio". El conflicto llegó a agudizarse de tal manera que en 1706 se obligó a todos los matriculados en el Consulado a concurrir a la feria de Portobelo, so pena de 100 pesos de multa(62), amenaza que no llegó a cumplirse.

En la Junta del Consulado del 6 de octubre de 1707 los comerciantes esgrimieron una serie de argumentos sobre el estado delicado por el que atravesaban en aquellos momentos y las dificultades que tenían para concurrir a la feria. Y si bien los comerciantes hablan de su situación ajustada, en ningún momento se menciona quiebra alguna, argumento que perfectamente podría ser esgrimido para mostrar los estragos del comercio francés, en caso que éstos se hubieran producidos. La no existen-

cia de un movimiento de quiebras abundaría aún más en la teoría de la participación del comercio limeño en la actividad comercial francesa. Sólo tenemos una referencia para el año de 1702 y otra para 1704. Se trata de la quiebra de Bernabé Guerrero, que debía a la administración 320 pesos en concepto de alcabalas y la de Juan María Lozano(63).

En la misma Junta el Consulado expresaba los siguientes argumentos:

"Ni son menos dignos de representar los /perjuicios/ que le han causado /a este comercio/ la gran demora de las Armadas especialmente la de esta última que pasa ya de once años en cuyo dilatado término se le ha consumido el caudal y las fuerzas; y hoy se halla la mayor parte de sus individuos sin poder mantener las obligaciones de sus casas y familias como es notorio, haciendo este descaecimiento y los empeños con que se hallan imposible el poder continuar con las contribuciones a que está obligado este comercio por los Asientos que hoy corren a su cargo porque se han consumido en este tiempo los caudales que eran los que justificaban para mantenerlos enteros que ha hecho esta Administración en la Rl. Caja con la puntualidad que siempre ha observado mayormente cuando habiéndose extraído de este Reyno tan considerable suma de millones por las partes referidas y con mayor daño por ser mayores las porciones que han sacado los bajeles franceses, no es posible que pueda bajar cantidad bastante que rinda a satisfacer con la ordinaria contribución lo que debe y deberá el Comercio en caso de bajar a la Feria de Portobelo; porque aunque se pueda decir que con la dilación de la Armada hay más caudal por lo que ha fructificado el Reyno se tiene por cierto que la saca desde el tiempo que ha empezaron a entrar los bajeles de Francia en este Mar excede a lo que fructifica"(64).

Pretextos similares fueron esgrimidos por el Consulado en oportunidad de mostrarse renuentes a la recaudación de un em-

préstito de un millón de pesos solicitado por el rey para hacer frente a los gastos de la guerra(65). Este era uno de los motivos de presión con que contaban los comerciantes españoles y americanos: el tira y afloje en torno a los múltiples y diversos préstamos y donativos solicitados por la corona. En torno a este problema, creo que la actitud tomada por la mayor parte de los historiadores se debió, entre otros motivos, a las a veces poco fundadas apreciaciones de Ulloa y J. Juan, quienes sostuvieron el gran perjuicio que significaba para los comerciantes del Consulado la llegada de los navíos de registro a las costas peruanas. De allí a sacar conclusiones sobre la presencia de los navíos franceses hay poca distancia. Escribían en sus Noticias secretas:

"Los que reciben perjuicio quando hay navios de registro en la Mar del Sur, son los comerciantes que manejan caudales gruesos, porque como los registros venden á todos los que bajan á emplear de las provincias interiores de la sierra, estos se inclinan á comprarles para lograr la mayor conveniencia que pueden hacer, y á los otros no les queda otro recurso mas que el de comprar pequeñas porciones y remitirlas á la sierra de su cuenta...No hay duda que lo grueso del comercio de Lima recibe perjuicio de que entren navíos en aquella mar, porque se les priva de que ellos sean los unicos que vendan en Lima, circunstancia que les proporciona muchas ganancias..."(66).

Quizás sea Tovar Velarde uno de los pocos historiadores que haya sabido discernir las implicaciones de los comerciantes del Consulado en el comercio con los franceses. Pese a ello, hace una distinción entre la parte "sana" del comercio y otra supuestamente "enferma" que yo no comparto, ya que los intereses de los comerciantes, en tanto tales, eran los mismos

(67). A lo sumo, la diferencia existente era en cuanto al volumen de su giro, y era esta variable la que introducía algunas contradicciones en el seno de la corporación mercantil. En este sentido afirma Tovar:

"Lo que el Consulado omite en su alegato es un hecho que salta a la vista y que la Audiencia no dejó de advertir: que muchos de los miembros del comercio de la ciudad de Los Reyes habían caído en la tentación natural de dedicar sus caudales al negocio más lucrativo. Como la venta de los productos llegados de España resultaba imposible o acarreaba pérdidas, o al menos escasas utilidades, muchos comerciantes se dedicaban a vender ropa y géneros franceses de contrabando. Es muy probable, pues, que tales comerciantes se encontrasen prósperos, no obstante sus quejas oficiales contra la ruina que el comercio ilícito ocasionaba al comercio legal. Si bien la parte "sana" del comercio, no complicada en el contrabando, se encontraba en situación crítica, los numerosos negociantes que se dedicaban a tratar con los franceses percibían cuantiosas utilidades...En opinión de la Audiencia, una parte muy numerosa del comercio limeño estaba complicada en el contrabando, tanto que los oidores temían que esa facción consiguiera la mayoría en las elecciones"(68).

Quien sin embargo ve con claridad el mecanismo es Walker, que afirma tajantemente que "durante unos cuantos años los mercaderes del Consulado habían llevado doble vida, es decir, comerciando ilegalmente como individuos pero condenando el contrabando como corporación". Y este no era el único doble juego del Consulado, ya que también llevaba otro con la corona. Por un lado le prestaba dinero (bien que cobrándose lo suyo) y firmaba asientos de administración de tributos, y por el otro protegía la actuación individual de sus miembros, aunque ésta fuera el contrabando.(69).

Por el contrario, Lohman Villena carga las tintas sobre

la complicidad de las autoridades coloniales, dejando limpia la memoria y el buen nombre de los comerciantes. Su argumento podría llegar a tener sentido si el éxito de la operación comercial terminara con la introducción ilícita de las mercaderías, es decir, sin que fuera necesario un acto de compra de los productos franceses. Y la respuesta a la pregunta de quién era el que compraba la deja Lohman sin responder. Dice al respecto:

"Parece que en el tráfico estaban comprometidos desde funcionarios de alto coturno hasta ínfimos recaudadores de impuestos, y todos a una consentían y fomentaban en beneficio propio la introducción de mercaderías de origen francés, con grave quebranto de quienes perseveraban en su fidelidad al sistema de aprovisionamiento por la tradicional vía de Tierra firme [en una clara alusión al Consulado -CDM-]. Era sabido que existían en el país compañías constituidas en consorcio con armadores franceses, a fin de facilitar las operaciones en el Perú, en donde la base principal era Pisco"(70).

Algunos historiadores franceses se hacen eco de la "hostilidad" de los comerciantes peruanos frente a los mercaderes galos. El general de la Villestreux dice, p.e., que:

"Uno de los elementos de la población de Lima estaba formado por los representantes del comercio español, todos muy hostiles a los importadores extranjeros, e investigadores de los rigores con que los trataban"(71).

Las tensiones entre la Audiencia y el Consulado iban en aumento. Frecuentemente se intercambiaban mutuas acusaciones de complicidad con los franceses. La Audiencia llegó a decir

"que estaba en inteligencia de que no solo han padecido los Individuos de este Comercio los perjuicios que suponen, sino antes bien crecidas utilidades, comprando por alto y sin derechos las ropas ilícitas, y extrayen-

do la plata sin quintar"(72).

Pero más allá de cualquier interpretación, lo cierto es que el 1 de junio de 1709 se firmó un tratado entre el Consulado y los capitanes franceses Porée, del "Notre-Dame-de- l'As-somption", y J. Avice, del "Saint-Esprit", al haber participa-do ambos a las órdenes de Pablo de Alzamora y Urzino, comandan-te de la Armada del Mar del Sur, en una operación punitiva con-tra algunos navíos enemigos (preferentemente ingleses), en com-pañía de 3 embarcaciones españolas. En dicho documento se dice que el Consulado pondría guardias a bordo de ambos buques, quienes estarían a las órdenes del Tribunal y consignarían to-das las mercaderías que se desembarcaran. Dichos productos pa-garían en la Administración de El Callao los impuestos corres-pondientes, y los franceses podrían subir a bordo, sin proble-mas ni trabas de ningún tipo, la plata procedente de las ven-tas efectuadas. Se pagaría un 12% de derechos en lo que con-cierne al Consulado. El tratado fue firmado, por parte de los comerciantes limeños, por el Prior y los Cónsules del Tribu-nal: Cristóbal Calderón Santibáñez, José de Garazatua Escalan-te y Juan Bravo del Rivero(73).

A principios de 1706 llegaron a Concepción 5 navíos fran-ceses que vendieron a unos comerciantes limeños mercaderías por un valor cercano a 1.200.000 pesos, según rumores que se propagaron en esos momentos. Las mercaderías fueron reembarca-das en veleros peruanos y transportadas a El Callao. De acuer-do con la versión de un detractor de la Audiencia (el oidor Pe ñalosa) la total inoperatividad del colegiado gobernante permi-tió que no se decomisara ni un solo peso de ese contrabando. De acuerdo con Peñalosa, algunos altos funcionarios, enriqueci

dos en sus puestos, estaban directamente interesados en este negocio, con lo cual su accionar ocultaría la entrada de la ropa francesa. Asegura que la Audiencia conocía anticipadamente el arribo de las naves desde Concepción, pero retardó por 24 horas la subida a bordo de los guardias acostumbrados, con lo cual a su llegada el contrabando había sido desembarcado(74).

El mismo Consulado reconocía la existencia de cómplices locales de los franceses, tanto eclesiásticos como laicos, pero eso sí, estos últimos, para el gremio mercantil, "no son del cuerpo de este Comercio"(75). Fue la Audiencia, en una nota del 7 de octubre de 1706, la que planteó claramente la complicidad de los mercaderes:

"El Comercio se compone de todos estados; pero los que no tienen la profesión mercantil y no están matriculados en las listas del Tribunal, no hacen cuerpo, porque no son visibles; pero los hombres de negocios, que se llaman de plaza, éstos se conocen, porque como inmediatamente y por sus personas compran y venden, negocian y trafican; son los que propiamente componen y constituyen el Cuerpo del Comercio, y son los que han merecido que S.M. los favorezca y honre, como se ha visto. Y en el grado que fuere cierto el desorden de los ilícitos comercios de Panamá, México, Buenos Ayres y navíos franceses, serán de esta clase los que hubieren mezclado en tan perniciosa grangería, como se lo probarán los Libros de su Archivo. Con lo que por una parte hubiere causado el perjuicio, lo habrá reparado este beneficio; aunque no merece tal nombre la utilidad que hubieren percibido por este medio, y por consiguiente, la falta de negociación y comercio no puede tenerlos tan fallidos"(76).

Finalmente, y tras la intervención a fondo del nuevo virrey, Castellldosrius, se logró que el comercio limeño participara en la feria de Portobelo, que se realizó en abril y mayo

de 1708. La riqueza de la misma y el monto de los negocios no hacen más que rectificar las informaciones que sobre su penoso estado nos habían dado los comerciantes peruanos.

A fin de no perdernos en la maraña de acusaciones y contraacusaciones, hay que tener en cuenta que toda la discusión anterior se enmarcaba dentro de la renegociación de los Asientos para la percepción de impuestos(77), y en este sentido baste mencionar que el Consulado pagaba anualmente unos 145.000 pesos en concepto de alcabalas y almojarifazgos(78).

Otro problema que giraba en torno al contrabando y su represión era el alcance de la jurisdicción del Consulado. Cuanto más amplia fuera ésta mayor sería, evidentemente, el poder del cuerpo. Y una táctica bien podría haber sido magnificar la importancia del contrabando (lo que no requería demasiados esfuerzos dada su trascendencia) para ampliar la jurisdicción. En vista de los argumentos esgrimidos por el Consulado de Lima, el Consulado de Sevilla en un memorial de agosto de 1707 exponía que:

"Al Consulado de Lima se le amplie la facultad, y jurisdiccion (que tiene limitada al termino de diez leguas) permitiendole S.M. se extienda à todo el Reyno del Perú, Provincias de arriba, Buenos-Ayres, y hasta Panamá, y Puerto-Velo; para que pueda zelar, fiscalizar, y aprehender todas las mercaderias que pudieren alcançar...y que para este fin pueda poner Personas de su satisfacion en todas las partes, que le pareciere, y tuviere por conveniente, y que à estos se les conceda la autoridad de autuar y aprehender...y que ningun governador, ni Ministro, se pueda entrometer con ellos, ni embarazarles el uso de su comission..."(79).

Entre el virrey Castellanos y el Consulado de Lima existieron relaciones poco cordiales. La situación se tornaba

cada vez más tensa, y el prior Pedro de Olartúa fue expulsado de Lima por oponerse a los métodos del virrey en materia de represión del contrabando. Castellidosrius se defendió de las acusaciones que recaían sobre él aduciendo que su fidelidad y dedicación se probaban por el hecho de que tras un año y medio de gobierno había remitido 1.679.310 pesos a España, contra los 1.203.397 pesos que en 16 años de gobierno había mandado su predecesor, el conde de la Monclova(80). Los hechos alcanzaron tal grado de difusión que los ecos del enfrentamiento llegaron incluso a Potosí(81).

El 6 de octubre de 1707 el Consulado se negó a formalizar el asiento del año siguiente para el cobro de la avería y demás derechos reales debido a las "introducciones de ilícito comercio que se han continuado muchos años de Buenos Ayres, Acapulco, Panamá, Quito y otras partes y últimamente de los bajeles de Francia en este mar del Sur". Por último, y en base a una serie de garantías que se le dieron, el Consulado se hizo cargo del asiento. Uno de los puntos de la negociación debe haber sido la celebración de la feria de Portobelo, ya que fue en octubre del mismo año cuando el Consulado se decidió a embarcar la plata en la Armada del Mar del Sur, que finalmente se celebró dos años después de la llegada de los galeones.

En lo tocante a la reducción de las recaudaciones en concepto de alcabalas y almojarifazgos, las quejas del Consulado eran en parte justificadas. De 1711 a 1716 se recaudó lo siguiente:

	Almojarifazgos	Alcabalas
Del 28/v/1711 al 28/v/1712	27.101 p 7 1/2 r	104.630 p 1 r
28/v/1713	24.939 p 6 r	74.964 p 6 r
28/v/1714	20.202 p 5 r	68.613 p 3 r
28/v/1715	26.338 p	67.828 p 4 r
28/v/1716	19.596 p	78.538 p 4 r
Total	118.178 p 2 1/2 r	394.572 p 2 r(82)

Sin embargo, decimos que sólo en parte ya que en ese descenso tiene una gran incidencia la no realización de la feria de Portobelo, y de ello fueron bastante responsables los comerciantes limeños.

A fin de mantener vigente su integridad como corporación y de poder negociar desde una mejor posición en aquellos puntos que le convenían, el Consulado limeño va a realizar en sus escritos una permanente y cerrada defensa del sistema de flotas y galeones y de apoyo a la política mercantil de la monarquía, aunque todo su declaracionismo haya sido bastante contradictorio con su política efectiva de dilatar permanentemente la celebración de las ferias.

En una consulta del Consulado al gobierno con motivo de una solicitud de los dueños de navíos y el representante del gremio de los mercaderes, pidiendo que se les relevase del pago de las alcabalas, dadas las calamidades económicas que atravesaba el comercio, se ve aún más claramente lo anterior. A fin de dar mayor fuerza a su petición, en el mismo escrito solicitaron que se controlara el libre comercio que practicaban los navíos franceses en los puertos de Arica, Ilo y en el Sur (83).

Lo expuesto más arriba nos permite hacer una serie de reflexiones sobre las posiciones adoptadas por el Consulado. En primer lugar hay que tener en cuenta que las compras a los franceses se hacían individualmente o en compañías comerciales, y nadie iba a admitir públicamente en este comercio, y menos el Consulado como corporación. Segundo, era necesario guardar las apariencias, no sólo con las autoridades locales (virrey, jueces, corregidores, etc.), que más o menos también podían estar involucradas en el mismo negocio, sino también, y lo que era más importante, con la corte y el rey. En este aspecto tenemos en cuenta la importancia que revestían los convencionalismos y la imagen en la sociedad colonial. Tercero, en una primera etapa los comerciantes peruanos no promovieron el comercio francés, aunque luego realizaban encargos de mercaderías y formaban sociedades mercantiles. Sin embargo, desde el principio supieron adaptarse a la nueva situación. En caso de eliminarse el contrabando (por lo que tanto "abogaban"), la solución alternativa también era beneficiosa para el Consulado y sus miembros: el monopolio de la Armada. Aquí habría que tener en cuenta, sin embargo, la cada vez mayor presencia inglesa en la región. En cuarto lugar creo que la "preferencia" por el comercio francés podría deberse a que en contra de lo que sucedía con el que "bájaba" de Quito o el que "subía" de Buenos Aires, con este comercio los peruanos (limeños) podían abastecerse directamente y no necesitaban de la presencia de ningún intermediario. Es más, los precios de las mercaderías europeas puestas en las costas y puertos peruanos debían ser competitivos en relación con los precios de las otras dos vías, pudiendo así los comerciantes limeños hacer frente, desde una postu-

ra de fuerza a la introducción de mercaderías desde Buenos Aires o Quito (se entiende que se trataba de aquellos casos en que los limeños no estaban comprometidos), mejor que si su única fuente de abastecimiento hubiera sido Portobelo.

Por otra parte, si el Consulado y los comerciantes contribuían activamente a la represión del contrabando (y este activamente debe ser muy matizado), esto podría deberse a la voluntad de los mismos de comerciar con los franceses desde una posición más favorable. A mayor dilación en las ventas mayor empeño de los mercaderes por quitarse las ropas de encima a cualquier precio (tengamos en cuenta solamente el alto costo que significaba el mantenimiento de las tripulaciones); análogas consecuencias se producirían si se propagaba por todos lados la consigna de que el mercado estaba abarrotado.

Los comerciantes implicados.

Al margen de la complicidad de las autoridades, en todos los estratos de la administración, de por sí suficientemente probada, queda por determinar el grado de participación del comercio limeño en este negocio. En tal sentido, una fuente de importancia son los juicios de residencia y algunos pleitos existescentes en el Archivo General de Indias. En el Archivo Histórico Nacional (Madrid) permaneció, por azar al haber sido trasladados a Sevilla la casi totalidad de los expedientes de este tipo, una pieza del voluminoso juicio de residencia del virrey príncipe de Santo Buono, correspondiente al alcalde de casa y corte Joseph Potau y Ollana. En ella encontramos bastantos datos que nos hablan de la participación de grandes personajes de la vida limeña, como Joseph de Tagle Bracho, Pedro

Gómez de Balvuenas, Joseph Salgado, Diego Bernardo de Quiros (de la orden de Santiago), Juan de Arespachaga, Juan de la Rusca y Juan de Arbizu, corregidor de Piura(84).

Precisar claramente quiénes fueron los comerciantes peruanos que realizaban negocios con los franceses nos permitiría a clarar una problemática que se nos presenta como fundamental: ¿hasta que punto el gran comercio limeño participó del contrabando francés, y hasta donde fue perjudicado por éste? Al respecto escribió Sergio Villalobos:

"La desmesurada afluencia de mercaderías saturó completamente el mercado, provocando una baja que arruinó a numerosos comerciantes y hasta a los mismos franceses, cuyos cargamentos debieron ser vendidos, en ocasiones, al precio de coste y aun a precios inferiores"(85).

Estas afirmaciones coinciden con la de varios testigos de la época. El inglés Rogers dice que en general el comentario de los españoles era que el comercio francés arruinaba su propio negocio y empobrecía a las ciudades americanas(86).

Del libro de remates de la presa de Martinet hemos tomado a los compradores y acumulado sus respectivas compras. Los mis mos quedan recogidos en el cuadro 6.2., junto con el monto de sus respectivas compras. Destaca en primer lugar el gran número de los mismos, que asciende a 412 si excluimos de los compradores al grupo incluido bajo el rótulo de "sin nombre". Con viene remarcar aquí la existencia de diferentes grupos de compradores en base a su potencial económico. Lo que no puede recoger el cuadro son las sociedades formadas para la subasta, ni la presencia de testaferros, siendo bastante probable la re currencia frecuente a unas y otros.

En primer lugar hay que destacar la presencia de 4 compra

Cuadro 6.2.: Compradores de la presa de Martinet.

SIN NOMBRE	149956.793
OURAN ALEXANDRO - D	140376.277
TAGLE JOSEPH - A - C - F - I	119517.657
QUIROS JUAN ANTONIO	108006.949
ORRANTIA JUAN DOMINGO - A - C	107464.218
SUMARRAN THOMAS - A	69320.013
DIAZ DE LA CALZADA FERNANDO - B	62949.790
RUIZ DIAS SIMON - B	51575.861
MONTORAN LUIS - C - D - F - H	48341.184
NIETO JOSEPH - B	47341.974
MARTOREL JOSEPH - A	46609.513
VALDIVIESO ALONSO - B - G	44526.982
LA VEGA MATEO DE - A - I	44242.600
CLABARRIAGA PEDRO	40894.755
VELARDE PEDRO - B - H	38696.902
UGARTE GASPARE DE - B	35708.813
IRUJO JOSEPH - A	35041.826
GRITA VIRGINIO MARIA - B	34505.438
BURGOS FRANCISCO DE - B	33078.149
CARRASCO LUIS - B - F - G	29331.133
UZEDA FELIPE - B - C - F - G - I	27187.693
ACOSTA CAETANO DE	26338.795
LEGARDA JUAN DE - A	25760.988
ARAGON BERNABE FELIPE - B	24799.623
MU/0Z ALONSO - A	24664.050
ALVAREZ FRANCISCO - A	23412.688
MACHADO JUAN - A	23176.612
CHEVERRIA GABRIEL DE	22533.313
LARREA FRANCISCO - B	21846.861
BARON IGNACIO - A	21761.382
CALISTO JUAN	21614.862
MARTICORENA SALVADOR	17746.111
DEL CORRO DIEGO	17509.290
CASTRO MARCIAL ANTONIO DE	16889.222
QUINTANA MATEO - A	16674.118
LAZARENO MARTIN	16340.250
HERREIRA JUAN DE - B - H	14772.688
GARBY FRANCISCO - A	14419.717
LAGUNA CRISTOBAL	14116.257
YBARRA PEDRO	13332.813
MU/0Z FRANCISCO - B	13196.750
ALVARADO EUGENIO	13164.886
URRUNAGA JOSEPH - A	12355.876
DELGADO PEDRO	12336.500
ARAUJO FRANCISCO A A - C	11940.063
MEDINA PEDRO	11880.188
MARIN FRANCISCO	11504.102
VICU/A FRANCISCO	11335.000
MAILLY DIEGO	11257.561
TERUEL MIGUEL - A	10727.750
RUIZ LORENZO	10681.440
SANZ MARCOS - B	10500.000
BUSTAMANTE SEBASTIAN	10407.500
ARRECHURRY JUAN DE	10363.863
LAS MERAS BERNARDO DE - B	10062.525
SANTA MARIA JOSEPH - G	9868.389
VILLAMIN ROGUE	9809.375
JAUREGUY DOMINGO - A - C - I	9184.316
LEE Y FLORES VICENTE - B	9045.814
ABADIA IGNACIO - A	8857.375

QUEVEDO JOSEPH DE	8613.500
SANTISA/EZ SEBASTIAN - J	8460.125
GUILLERO SIMON	8439.502
LOS RIOS ANTONIO DE	8357.625
ABAURREA FRANCISCO	8125.640
ACOSTA THOMAS DE	7912.503
OCHOA ANDRES	7865.502
GARRAY PEDRO	7850.000
MACHADO DOMINGO	7488.812
EGUIGUREN MIGUEL - B	7423.250
MONTOYA GREGORIO	7115.938
MADARIAGA ANTONIO - B	6793.981
ARREGUY DIEGO	6659.617
RIVAS JUAN DE - A	6620.750
MOYA JOSEPH DE	6601.063
FERNANDEZ FRANCISCO	6546.375
VERDURA JUAN - B	6541.625
GARASATUA JOSEPH - A	6651.011
BAQUIOLA SILVESTRE	6267.688
VILLEGAS VICENTE	6205.375
HOZ DE ESCOBAR GIL	5954.724
PALACIOS JUAN BAUTISTA - A - H	5921.252
ARTIACHE JUAN DE	5870.000
ORTIGOSA ANDRES	5830.879
PAIBA FRANCISCO	5825.387
ROTALOE MIGUEL DE - B	5731.000
PANISO ALONSO - A - I	5701.000
LASORTEGUY PADRE	5688.938
GARRICOECHEA MIGUEL - A	5554.813
LOS RIOS FRANCISCO DE	5323.564
RIVERO MANUEL	5293.000
ARSE PEDRO DE - A	5171.001
MARTINET NICOLAS - C - D - J	5135.226
CARVAJAL FERNANDO - A	5015.375
BAQUERIZO ANTONIO	4778.112
PADRES DE SAN FRANCISCO	4774.266
PROIAN SEBASTIAN	4702.688
ZURBARRAN FRANCISCO	6231.438
DEL HOYO MANUEL	4298.500
MANUDO JOSEPH	4290.876
DES ESARTS AGUSTIN - D - J	4284.563
VELASCO ANDRES	4248.912
AMANTINIO BASILIO DE	4206.438
LA CRUZ MIGUEL DE	4186.125
CORTES AGUSTIN	3913.500
CARRARA FRANCISCO	3896.838
ECHEA DOMINGO	3852.563
CONDE DEL URRIGANCHO	3753.063
PEREZ DE VIES GABRIEL	3623.539
CORDOBES JUAN - H	3509.250
HENRIQUEZ ALVARO - A	3462.250
MARTINEZ JUAN	3382.316
ORTIESA MARTIN	3360.188
LAZARENO JUAN	3331.418
GARCIA HERRERA JUAN	3294.500
ESTRADA JUAN	3289.000
VERDURA ANTONIO	3270.000
SEGURA JUAN DE	3269.844
MONTES DE OCA ANTONIO - A	3143.701
OREJUELA DIEGO - A - H	3100.439
CALDERON FRANCISCO - A	3004.250
RIOFRIO ANTONIO	2918.251
SOLABARRIAGA SANTIAGO - I	2912.000
DEL SOLAR JOSEPH	2859.275

GOMES DE LOS RIOS FRANCISCO - A - C - F	2825.000
PRADO PEDRO JUAN DE	2823.250
ORTIZ FRANCISCO - A	2810.375
SANDOYA FERNANDO	2645.855
GUERRA FRANCISCO	2610.069
LA VEGA ANTONIO	2515.876
GUMES FRANCISCO - A	2484.000
LOARCA JUAN DE	2322.126
TALLEDO JUAN - A	2231.500
SALMON FERNANDO - A	2227.500
MARIN MELCHOR	2185.063
ARRANGITY DOMINGO - J	2132.750
ARBUL PEDRO	2109.938
UGARTE SILVESTRE	2034.750
ESPINOSA FRANCISCO	1997.500
MOLLINEDO DIONISIO - A	1920.918
MUÑOZ GERONIMO	1909.563
GONZALEZ JUAN	1902.813
MARINERIA	1901.625
PACICA FRANCISCO	1863.500
GOIA JOSEPH DE	1854.313
ARREBALZAGA DOMINGO - B	1850.876
OLAVIDE MARTIN	1840.000
TORRES DE CAMPOS DIEGO	1836.000
MONJAS DE SANTA CLARA	1811.063
LAQUINTANA MATEO - A	1778.563
DEL VALLE JOSEPH	1772.691
PANTOJA PEDRO	1724.063
LA PE/A DIEGO - I	1685.500
AVERRIO GABRIEL	1680.000
OLABE BERNARDO	1625.000
MENDIZURRY JOSEPH	1621.753
IRAZABAL TOMAS	1592.438
CHARTES THOMAS DE - C	1584.625
MORIAS JUAN - D - J	1557.958
GUTIERREZ PHELIPE	1520.000
MEIJA ALFONSO	1500.000
ALBARADO EUGENIO	1453.156
BARVA IGNACIO	1446.375
BENGOA SANTIAGO	1420.626
CAMACHO LUCAS - A	1400.250
PASQUAL JUAN	1390.313
INFANERIA	1369.250
RUIZ TAGLE FRANCISCO	1349.547
BARAHONA PEDRO	1336.876
ARMENDARIZ PEDRO	1323.072
ALVAINA JOSEPH	1306.000
CAPUTO PEDRO	1302.309
DEL CAMPO JUAN	1288.000
HERRERA JOSEPH	1287.813
OSORIO THEODO	1284.000
CU TARTRE	1263.250
POMPIL THOMAS	1262.625
GIBERT LUIS	1260.063
PAORE ZU/IGA	1251.000
LA PUENTE JUAN DE - A	1228.000
CARLIN PABLO	1214.731
CABALLERO ROQUE	1214.727
PULIDO GABRIEL - B	1185.000
VEITIA JUAN - A	1176.250
RIVAS CARLOS DE	1134.000
HURTADO BALTASAR - B	1119.125
LA GANDORA BERNARDO	1100.000

VICU/A PABLO	1100.000
ZUGASTI MARTIN - B	1094.625
BALLEDO JUAN DE	1090.786
VERGEL LUCAS	1074.250
RUIZ ANDRES	1057.813
DEL ARCO JOACHIM - A	1054.890
CANO GUTIERREZ RAFAEL - A	1043.000
LAPE/A CIPRIANO	1039.875
PERLASCA JUAN - A	1025.375
LA FUENTE FRANCISCO - B	1011.000
SUERO JOSEPH	1009.063
MURGA PEDRO DE - A	1008.750
MARTINEZ SEBASTIAN	1000.000
MENDEZ MANUEL - C - P	984.750
LOSANO JUAN	950.481
LARRAIN FRANCISCO - A	1903.063
LOPEZ MARTIN	930.000
BARRIEGO JOSEPH	907.626
LACUADRA JOSEPH	906.563
BORDANAVE ANDRES	902.375
LASORTEGUY BARTOLOME	885.704
LOARTE JUAN DE	883.313
AGUIRRE FRANCISCO - A - I	873.824
JESUITAS	858.750
ARAGON FRANCISCO	858.563
CABRERA JOSEPH	858.563
CUBILLOS FRANCISCO	858.563
GUIRAL GASPAS	858.563
HENRRIQUEZ SEBASTIAN	858.563
LA CALZADA FERNANDO	858.563
LLAMAS MIGUEL	858.563
SOLIS BANCO ANTONIO	858.563
ABADIA JUAN	858.500
SANE JUAN	848.875
INFANTERIA SARGENTOS	845.500
LAGUARDIA GREGORIO	839.375
MILERA PEDRO - B	1299.000
NAVARRETE DOMINGO	804.250
FANTOUX LEON	782.625
ARRAETA DOMINGO	775.000
ESQUIVEL JOSEPH - B	769.563
URQUIETA JUAN	761.063
BLANCO JUAN	737.250
AZEVEDO NICOLAS	726.340
MESA JACINTO	687.250
DIAS PASQUAL	683.438
ALMENDARIZ JOSEPH	661.536
FIGUEROA NICOLAS	661.536
RIVERA GABRIEL DE	661.536
GARCIA ANTONIO - A	624.000
LA CUNZA - J	599.250
CONVENTO DE SAN FRANCISCO	596.313
LARRIVA JOSEPH	583.000
AGUILAR MARTIN	580.750
CUADRA JOSEPH	578.188
MANSILLAS JUAN	569.250
GUARDIAN DE SAN FRANCISCO	566.912
PEREZ THOMAS	566.500
ARMENDARIZ PHELIPE	564.938
PRIETO AGUSTIN	553.001
GARRO PHELIPE	581.813
BARGAS NICOLAS	550.000

PAZ DOMINGO DE	550.000
FARRONDA FRANCISCO	540.000
SALAS MANUEL DE	540.000
AGUIRRE JOACHIN	536.250
CARASA FRANCISCO - A	518.000.
EQUIPAJE CONQUISTADORA	516.750
ROMAN DIEGO	510.000
GARCIA PASQUAL JUAN	498.563
MOLINA MANUEL - A	495.000
BORDANABA JUAN	493.750
HOSPITAL DE SAN ANDRES	491.250
QUEROZ ANTONIO	484.500
NU/EZ FERNANDO	470.250
BOZA GERONIMO - B	468.000
URQUIISO DOMINGO	466.063
HOSPITAL	463.500
LA CRUZ JOSEPH DE	453.813
ORTIGOSA PEDRO	453.813
SAN PAUL FRANCISCO	453.813
TARRIEGO JOSEPH	453.813
CORRAJO LUIS	452.063
GUEROR	450.000
OLAUERRAGA PEDRO	437.875
LEA SEBASTIAN DE	437.853
GARCIA JUAN - A	434.825
ACOSTA JUAN	429.500
DEL CAZAL BERNABE	429.500
GONZALEZ VICENTE	429.500
GUTIERES JUAN	429.500
ITURRIAGA ANTONIO	429.500
RODRIGUEZ FERNANDO	429.500
VALDEZ ANTONIO	429.500
VICU/A JUAN - A	429.500
XIMENES EUSEBIO	429.500
AGUILAR PEDRO DE	429.250
ALMENDARIZ FRANCISCO	429.250
BALAVIA BERNABE	429.250
BALLEDO MATIAS	429.250
BASQUEZ JUAN	429.250
BASTOS JUAN DE	429.250
BORRAORIA PEDRO - A	429.250
BRAVO JUAN	429.250
CARFANGERS ANDRES	429.250
CARNERO JUAN	429.250
CASTA/EDA FRANCISCO	429.250
CASTRO MANUEL DE - B	429.250
CHEVERRIA MARTIN	429.250
CIENFUEGOS PEDRO	429.250
CONCOS DIONISIO	429.250
CUBILLOS ANTONIO	429.250
DEL CAUTE AGUSTIN	429.250
DIAS JUAN	429.250
FREIRE JOSEPH - A	429.250
IRIARTE JOSEPH	429.250
IRRIARTE FERNANDO	429.250
IRRIARTE DIEGO	429.250
LA CARMAR JUAN DE	429.250
LA MASSA JOSEPH	429.250
LAQUINTA MIGUEL	429.250
LEON ROQUE	429.250
LORRONDO ANTONIO	429.250
LOS RIOS THOMAS DE	429.250

MAVARRO MARTIN	429.250
MENDIZABAL CHRISTOVAL	429.250
MOREL FELIZ	429.250
MUDORA MARTIN	429.250
MUNAREZ JOSEPH	429.250
NORRIEGA DIEGO - A	429.250
OBREGON GERONIMO - A - C	429.250
OLABE PEDRO	429.250
PAEZ DOMINGO	429.250
PAZ FRANCISCO DE	429.250
PE/ALILLO FRANCISCO	429.250
PERRURENA PEDRO - A	429.250
PRIOR DE SANTO DOMINGO	429.250
REVILLA BENITO	429.250
RIVERO JOACHIN	429.250
ROCAS BAROLOME	429.250
ROMERO AUGUSTIN - A	429.250
RUEDA JOSEPH DE - C - F	429.250
URIBARRY MARTIN	429.250
VALVERDE ANDRES	429.250
YBAROLA MAURICIO	429.250
ZARRAMIO JUAN	429.250
ZEBALLOS PEDRO	429.250
ZEVALLOS JUAN	429.250
FERNANDES PEDRO	423.750
ORTIGOSA FRANCISCO	423.688
VALDES DOMINGO	417.313
AMAS BASILIO DE	417.000
IRAZAVAL MANUEL	417.000
PAORE ALMENDARIZ	417.000
PAORES DESCALZOS	417.000
UBARRIN MARTIN	417.000
VIEDA PHELIPE	417.000
LEVALLOS JUAN DE	407.063
VEJARANO LUIS	403.875
IRRIARTE JUAN DE	380.000
GONZALEZ DE ASIEGO - A	378.000
ACURIO GABRIEL	377.625
MOYA JUAN DE	369.000
SEIXAS BLAS DE	362.500
GOICOECHEA MIGUEL	351.000
FERNANDO	345.000
IRIARTE TOMAS	342.000
LEE PEDRO	340.000
MURIA MANUEL DE - A	338.588
URTAOO GASPAS	325.375
ACOSTA ANTONIO	310.625
ARROYO BERNABE	304.250
ARBIZUA ANTONIO	294.000
LOQUIMBANA MATEO	293.750
QUINTANA DIEGO	285.563
JAUREGUY ANTONIO	285.000
GOMEZ SEBASTIAN	284.750
AGUILAR JOSEPH - A - H	262.125
GUTIERREZ RAPHAEL	257.625
VANEGAS BLAS	240.000
MEXIA ALFONSO	230.000
BALDES DOMINGO	225.750
ZANDATA FERNANDO	222.000
CABALLERO JUAN	219.813
MATOS DIEGO DE	218.250
GRADO CIPRIAN DE - A	214.500
LEMONS ANTONIO	209.813

SEGUROLA JACINTO	206.000
ZUBIETA JOSEPH	202.000
SANCHEZ PHELIPE	200.000
MU/0Z JOSEPH	195.000
FISERAL BORIS	161.500
SANZ JUAN	158.563
LOBOMAIOR PEDRO	157.500
SAN FRANCISCO GUARDIAN	148.313
INTENDENTE	148.125
ALEGRE DAVID	140.000
CONVENTO DE LA MERCED	134.250
FOBREGA JACOME - B	125.750
BUELO DAVID	125.000
ROTERA GERONIMO	123.500
COLZO JOSEPH	103.000
CORONADO JUAN	101.563
SOTOMAYOR PEDRO	101.500
LEDA VICENTE	98.750
MNUR SEBASTIAN	87.000
MARCOS DIEGO	86.000
BACUEZ JUAN	82.000
FIGUEROA THOMAS	76.000
NARBONA CLAUDIO	65.000
VINCENT RENE	52.000
MORA SANTIAGO DE	45.000
VENITO JUAN DE	43.750
PADRE SALAZAR	43.000
ESCUADERO FRANCISCO	42.000
ARANA DOMINGO	39.000
SECAN	36.000
CHRICHENBEN JUAN	31.250
MEXIA ALONSO	30.000
RODRIGUEZ PEDRO	20.000
LA ROSA JULIAN DE - J	18.500
GARIA JUAN JOSEPH DE	16.250
LOPEZ BLAS	14.000
DUBRE GIL	10.000
ROJISA ANTONIO	9.375
LOPEZ PEDRO	4.250

Las letras que figuran al lado de los nombres representan lo siguiente:

- A = Miembro del Consulado en el momento del remate.
- B = Miembro del Consulado a partir de 1721.
- C = Estuvo preso por contrabando, o se le realizó algún comiso o estuvo implicado en él de alguna manera.
- D = Francés.
- E = Testaferro.
- F = Pagó indulto por haber comerciado con franceses.
- G = Compró ropas francesas en otras subastas.
- H = Es dueño de alguna embarcación.
- I = Miembro de la sociedad constituida en 1725 para perseguir a los franceses.
- J = Miembro de la escuadra de Martinet.

Fuente: AGI Contaduría 567.

dores que lo hicieron por un valor superior a los 100.000 pesos. En un segundo grupo, en el que incluimos a los que compraron entre 10.000 y 99.999 pesos encontramos a 51 personas. Entre 1.000 y 9.999 hay 147 compradores, siendo, por último, 210 los que gastaron menos de 999 pesos en el remate.

En base a los datos consignados en el cuadro 6.2. he construido el 6.3., que es un resumen del anterior. En él se tienen en cuenta los 4 grupos formados en función del monto de la compra y también las 10 agrupaciones realizadas. Un hecho importante a consignar es que 30 participantes en la subasta accedieron al Consulado años después, constituyendo probablemente los productos allí comprados un paso decisivo en la consolidación de sus fortunas. El porcentaje de los miembros del Consulado, en relación con el monto de su compra, va descendiendo notablemente de un grupo a otro. Son el 50% de los compradores de más de 100.000 pesos, el 27,4% de los que compraron más de 10.000, el 19% de los de más de 1.000 y apenas el 7,1% de los que compraron menos de 1.000 pesos. Algo similar sucede con los que accedieron al Consulado después del remate, pero con la salvedad de que no figuran en el primer grupo. Tampoco hay allí, al menos de acuerdo con nuestros datos, testaferros, miembros de la escuadra de Martinet ni patronos de barcos, que sí están presentes en los grupos siguientes.

Evidentemente que las columnas C y F son las más interesantes para los objetivos del presente trabajo. De todas formas los comisos que han llegado a nosotros no son todos los realizados, y de muchos comerciantes que pagaron indultos carecemos de los nombres. Sin embargo las cifras son importantes, aunque lo es más la participación masiva del comercio limeño en la subasta. La consulta de documentación privada, tanto americana como francesa,

Guadro 6.3.: Agrupación de los compradores del remate de Martinet según el monto de la compra.

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
Más de 100.000 pesos(4)	2 50		2 50	1 25	1 25	1 25		1 25		
De 10.000 a 99.999 pesos(51)	14 27,4	15 29,4	3 5,8	1 1,9	1 1,9	3 5,8	3 5,8	3 5,8	2 3,9	
De 1.000 a 9.999 pesos(147)	28 19	11 7,4	4 2,7	3 2		1 0,7	1 0,7	3 2	4 2,7	5 3,4
Menos de 999 pesos(210)	15 7,1	5 2,4	2 0,9			2 0,9		1 0,5	1 0,5	2 0,9
TOTAL	59 14,3	31 7,5	11 2,7	5 1,2	1 0,2	7 1,7	4 1	7 1,7	8 1,9	7 1,7

Fuente: Cuadro 6.2.

El significado de las letras es el mismo del cuadro 6.2.

permitirá completar este cuadro de una manera mucho más sistemática.

Al margen de lo dicho anteriormente, podemos agregar los siguientes datos sobre algunos de los compradores de la subasta:

- Ignacio Abadia: encomendero.
- Juan Acosta: del gremio de vecinos y bodegas.
- Joseph Aguilar: dueño del buque "La Sagrada Familia".
- Bernabé Felipe Aragón: administrador del puerto de El Callao.
- Francisco Araujo o Arango: casado con Cándida del Río, acusado de introducir contrabando a Potosí desde Arica, comerciante de mucho caudal.
- Gerónimo Boza: casado con doña Cadaga, en 1709 era corregidor de Guayaquil, dueño de haciendas y con mucho caudal, de la orden de Santiago.
- Juan Bravo: cónsul entre 1708 y 1710.
- Lucas Camacho: dueño de un navío.
- Luis Carrasco: encargado del almacén de Montoran.
- Tomas de Chartes: preso en su casa por Potau por comprar productos del "Chancellier".
- Conde del Urrigancha o conde de San Juan de Lurigancho, Joseph de Santa Cruz: casado con María Zenteno, tesorero de la Casa de Moneda de Lima, tiene caudal, orden de Santiago.
- Juan Cordobés: dueño de la fragata "San Juan Bautista"(87).
- Agustín Des Esarts: teniente de "La Peregrina".
- Alexandro Durán: francés, en 1719 presentó una petición para que no se lo expulse del Perú, como al resto de los franceses, dada su condición de médico; desde 1708 está casado con una española, dice que no pasó a América como mercader, sino que en 1701 llegó a Panamá con el cargo de teniente; en 1702 pasó a

Trujillo y luego a Lima(88).

- Francisco Escudero: escribano del Consulado.
- Joseph Garasatua Escalante: cónsul en 1701 y 1717; en 1711 el Consulado lo nombró Administrador de los reales derechos y en 1723 Administrador de la ciudad(89).
- Francisco Gómez de los Ríos: compró ropas a los franceses en El Callao.
- Juan de Herrera: junto con Francisco Morales compró el "Saint-Jean-Baptiste"(90).
- Domingo de Jauregui: junto con Francisco de Lartiga compró todo el hierro existente en el almacén de Gardin(91).
- Julián de la Rosa: marinero del "Triomphant", embarcado en Concepción.
- Francisco de los Ríos: criollo y pobre, posible testaferro.
- Sebastián Martínez de la Concha: hasta 1717 corregidor de Quispicanche.
- Luis Montoran: natural de Ruan, viajó a China, pero antes de ser súbdito español, ya que a su regreso se casó con una española en Lima (Mariana de Castro y Andrade), siendo el 2º comandante del navío "Solide"; en 1725 era propietario del "Nuestra Señora del Carmen".
- Juan Morias: teniente del "Triomphant".
- Gerónimo Obregón o Gerónimo Fernández de Obregón: acusado por Moreyra y Paz-Soldán de negociar con los franceses(92).
- Diego Orejuela: dueño de un barco.
- Juan Domingo Orrantía: cónsul de 1728 a 1733, apresado por Portau por comerciar con los franceses.
- Juan Bautista Palacios y Aristegui: natural de Oñate (Guipuzcoa), cónsul en 1705 y 1706, alcalde de Lima en 1719 y 1720, poseía

la fragata "San Francisco de Paula" y en 1720 recibió 8.500 pesos por trasladar el situado a Valdivia, posee un molino de pólvora y su estanco.

- Joseph de Rueda, marqués de la Cañada Hermosa: criollo y pobre, compró a los franceses en Pisco.
- Pedro Velarde: dueño de barco.

Si en la columna D hay incluidos tan pocos franceses, en relación con los apellidos presentes en la lista, se debe a que sólo hemos hecho figurar a aquellos con su origen confirmado en algún documento.

Otro hecho importante fue la participación de la Iglesia en el remate, a través de diversas congregaciones y personas individuales. Tal como se desprende del cuadro 6.4., el total adquirido fue de 17.513,242 pesos.

Cuadro 6.4.: Compras de la Iglesia en la presa de Martinet.

Convento de la Merced	134,250
Convento de San Francisco	596,313
Guardián de San Francisco	566,912
Hospital	463,500
Hospital de San Andrés	491,250
Jesuitas	858,750
Padre Lasorteguy	5.688,938
Monjas de Santa Clara	1.811,063
Padre Almendariz	417
Padre Zalaçar	43
Padre Zuñiga	1.251
Padres de San Francisco	4.774,266
Padres Descalzos	<u>417</u>
TOTAL	17.513,242

Las compras fueron desglosadas de la siguiente manera(93):

Bretaña angosta	3.213,975
Cera	2.465
Cera blanca china	2.287,500
Crea	630
Crea angosta	243
Greciana	31,536
Lienzo crudo	44,250
Papel	43
Ruan	2.843,188
Ruan florete	5.681,793

Fuente: Cuadro 6.2.

La compra de barcos franceses.

Hemos visto como prácticamente un tercio de los buques que arribaron al Mar del Sur no regresaron a Francia. Si bien algunos naufragaron o padecieron algún otro tipo de siniestros, un número importante de ellos fue vendido en las costas del espacio peruano. Para Vargas Ugarte, entre 1695 y 1726 se vendieron en el Perú 26 barcos y se confiscaron 13(94). De acuerdo con el cuadro 6.5., tenemos datos sobre la venta de 25 embarcaciones en el Perú: 11 en El Callao, 5 en Pisco, 1 en Pasco, 1 en Arica y otras 7 en algún puerto. En Chile se vendieron 4: 1 en Valparaíso, 1 en Concepción y 2 en algún puerto. También se vendió otro en Canarias y un segundo en China.

Lo ventajoso que estas compras resultaban para los peruanos y chilenos salta a la vista si tenemos en cuenta que el costo promedio de un buque de 800 a 850 toneladas fabricado en los astilleros de Guayaquil era de 60 a 70.000 pesos. Por otro lado, la necesidad de embarcaciones era grande, desde el momento en que en el Pacífico sur se perdía un crecido número de ellas a causa de su excesiva carga, la desidia de los navegantes y el desabastecimiento de velas y aparejos(95).

La presencia francesa permitió a los chilenos la adquisición de algunos barcos para realizar el comercio de cabotaje (el 13,8% de los vendidos en el espacio peruano), pudiendo de esta manera comenzar, aunque muy tímidamente, a modificar la situación monopólica anterior que jugaba en beneficio exclusivo de los comerciantes limeños, al ser ellos los propietarios de los barcos dedicados al cabotaje, y especialmente al transporte de cereales. Sin embargo, la primacía siguió estando en manos limeñas. De los 23 buques afectados al tráfico con Valpa

Cuadro 6.5.: Barcos vendidos en Chile y Perú,

Nombre	Año	Tonelaje	Lugar	Precio	Comprador
Saint Martin	1706	Vivandier	Pisco		
Capricieuse	1706	150	Pisco		
Gygne	1706		Perú(?)		
Galère d'Or	1706	160	Pisco		
Patriarche	1708	200	Pisco		
Petite Vierge de Grâce	1708		Callao(a)		
Royal Saint Jacques	1708	200	Callao	14.000	Luis Soariles(b)
Douvres	1708		Canarias	2.500	
Havre de Grâce	1709		Callao(c)		
Charles	1709		Perú(?)	8.000	
Saint Esprit	1710	280	Callao		
Charles Joli	1710		Chile(?)		
Saint Jean Baptiste	1710	100	Pisco	2.250	Andrés Vázquez(d)
Diligente	1711		Callao		
Joyeux	1711	300	Consepción	13.000	José del Portillo
Notre Dame de la Incarnation	1713	550	Callao	12.085	Virrey del Perú(e)
François	1714		China		
Concorde	1714		Callao	13.000	Joseph de Tagle(f)

Marie	1714	120	Perú	
Sainte Barbe	1714	Vivandier	Chile(9)	
Françoise	1714	15	Perú	
Saint Charles	1715	150	Perú	
Saint Jean Baptiste	1715	200	Callao	5.000 Juan de Herrera y Francisco Morales(g)
Petit Duc du Maine	1715	Vivandier	Callao	
Aigle Volant	1716	280	Perú	
Petit Saint Louis	1716	Vivandier	Perú	
Saint Jean Baptiste	1717	Vivandier	Valparaiso	
Jacques	1717	300	Arica	5.760
S/n	1717	Vivandier	Pasco	Abandonado
Saint Charles	1718	Vivandier	Callao	2.000 Nicolás Martinet(h)
Saint Louis	1724		Callao	

(a) AGI Lima 408

(b) Lohman Villena dice que no se conocía a ningún comerciante activo con ese nombre, y plantea la posibilidad de que en su lugar fuera Luis Mantilla o el capitán Luis de Morales y Palma, en "El Cuadernillo...", p. 220, n. 35. Sin embargo, cabría la posibilidad de que se tratara de un testafarro.

(c) Fue vendido en una cifra que superaba en 4 veces su valor.

(d) Carta del Obispo de Quito, 24/xi/1714, AGI Lima 409.

(e) En su precio se incluyeron las velas y pertrechos; fue valorado en 30.000 pesos, AGI Lima

409 y EO 550A, f. 56.

(f) AN Concejos 21308, f. 56.

(g) AGI Lima 480.

(h) Vendido en el remate de la presa de Martinet, AGI Contaduría 567.

El resto de la información de Dahlgren, "Voyages...", passim.

raiso, entre 1760-1778, sólo 2 pertenecían a chilenos(96).

Las ventas no se realizaban de forma clandestina, ya que los navíos eran una mercadería difícil de esconder a las autoridades, y es más, se trataba de amortizar la inversión lo antes posible, para lo cual había que dar a las embarcaciones un uso intensivo. Luis Roche, capitán del "Joyeux", vendido en Concepción en 13.000 pesos, había solicitado licencia para vender su fragata ante la imposibilidad, según sus declaraciones, de retornar a Francia navegando en ella. A tal efecto se inició un expediente, concediéndole finalmente licencia para vender el navío "por el precio que pudiera a cualquier persona sujeta a la R.l Corona de España para que pudiera traficar y hacer qualesquier biajes a todos los puertos de las Indias"(97). Inclusive se llegó a dar el caso de capitanes que contaban, previa a su salida de Francia, con la autorización real para vender sus navíos en el Perú. Esto le sucedió al capitán Lissèche, del "Saint-François", a quien autorizaron a vender su embarcación si lo consideraba conveniente y emprender luego el regreso con su tripulación en el primer navío que pusiera proa a Francia(98). Sin embargo Lissèche no pudo llegar a vender la fragata que conducía, al ser capturado por Martinet frente al puerto de Arica.

El siguiente ejemplo es bastante ilustrativo del uso que los peruanos daban a las embarcaciones adquiridas. Andrés Vázquez compró en Pisco el "Saint-Jean-Baptiste" en 2.250 pesos. Allí mismo lo cargó con aguardiente, y completó la carga en El Callao con 600 botijas de vino; todo lo cual fue llevado sin permiso a Acapulco. A su regreso el virrey ordenó que se le embargara la embarcación(99).

Las rutas de penetración del contrabando.

La puerta de entrada al Alto Perú y sus riquezas mineras era el corregimiento de Arica y sus múltiples puertos y pequeñas caletas, "por la maior vecindad a los ricos minerales y provincias de Oruro, Puno, La Paz, Chucuito, Cuzco, Potosí y otros"(100). Inclusive Frézier llegó a decir que después de Potosí, Cuzco era uno de los principales centros de consumo de los productos franceses(101). Así es que rápidamente los comerciantes galos comenzaron a desplazarse hacia el interior, ante lo cual la Real Audiencia mostró su preocupación al virrey Castellosrius por "la constancia de los franceses en orden a vender sus generos sin temor de las prohibiciones como la osadia de los comerciantes de este Reyno para comprarles sin preocuparse de las penas impuestas"(102).

Las ventas del navío "Sage-Salomon", en las que participó J.J. Ovexas, se introdujeron tanto en el Alto Perú (Oruro y Potosí) como en otros puntos cercanos a Arica del Bajo Perú (Arequipa y Cuzco)(103).

Al parecer, el siguiente relato era moneda corriente en las costas peruanas:

"[El declarante] dijo = que viniendo desde el valle de tambo...luego que llego la noche se oспedо en una quebrada inmediata a la de iervabuena de la parte de sotabento...y en dha. quebrada...vio este declarante algunas personas que venian con animo de comprar algunas mercaderias de un navio franses que al presente esta da do fondo en el puerto de Ylo nombrado San Juan Bautista y su cap.n D.n Julian Carman y entre ellas conocio a d.n Thomas de Olasaval vecino de dha. ciudad de Arequipa y que trahian dos cargas de surrones que parecian ser de plata y una carga de petacas y que en su presencia les condujeron a la caleta de iervabuena adonde les hoio decir estava una lancha de dho. navio para condu-

sirse a él y que le pareció habria como treinta personas y entre ellas conocio a d.n Bartholome Quintanilla vecino y hasendado en el valle de tambo de la jurisdiccion de Arequipa quien conducia dos mercaderes que este declarante no conocio...y que el dho. d.n Bartholome Quintanilla vino combohiando a dhos. dos mercaderes des de su casa"(104).

Un enemigo poderoso de los comerciantes, tanto franceses como españoles, que querían llevar sus productos desde la costa al Alto Perú era el invierno, llegando incluso a perecer va rios de ellos en distintas oportunidades, atrapados por la nie ve y ateridos de frío(105).

Los puertos de Arica e Ilo fueron preferidos a los de Ata cama para el desembarco de los productos extranjeros. Aquí el gobernador era bastante activo en la represión del contra bando, tanto francés como de piñas, mientras que el corregidor de Arica, Juan José de Ovexas, fue un importante aliado, sino socio, de los comerciantes galos, a tal punto que Arzans lo llegó a definir como "carne y uña de los franceses"(106).

La ropa desembarcada en Arica no se dirigía sólo a Potosí, sino también a todo el Alto Perú. En 1716 Agustín de la Tijera, corregidor de Chayanta, en sociedad con Francisco Tirado, co rregidor de Potosí, compraron un importante lote que luego transportaron a La Paz y a Ocuri(107).

Potosí.

Desde un primer momento los franceses pusieron su mira en Potosí, mítica fuente de la riqueza peruana. Esta atención se confirmaría, de ser ciertos los datos aportados por Arzans, en el hecho de que de los 60 millones de pesos que entre 1702 y

1714 se retornaron a Francia, provenientes del Perú, 40 pertenecían a Potosí y sus alrededores(108). La atención que ponían los franceses en Potosí se correspondía con la que sus habitantes depositaban en la llegada de los navíos galos. Cada llegada conmocionaba totalmente a la ciudad, tal como se desprende del siguiente testimonio:

"A principios del mes de julio [de 1710] se supo en esta Villa cómo habían aportado cinco navíos de ropa francesa a Arica, Ilo y Cobiya, y fue tal el alboroto de los de España moradores en esta Villa, que sin hacer caso de las reales cédulas publicadas y bandos del señor presidente comenzaron a aprestarse los unos para enviar por ropa y los otros para ir en persona, recogiendo cuantos marcos de plata había en esta saqueada Villa por sus manos, hasta ir unos a los trapiches y ofrecer a seis pesos y seis reales por el marco, que se los daban por aquel adelantado interés; otros daban dinero para rescatar metales en piedra y beneficiarlos, y otros con su gran diligencia pescaban las piñas de fuera, que traían de los minerales del contorno y las pagaban a dos y a tres reales más el marco, conque estuvo la cosa peor que antes de publicarse las cédulas, y todos fueron a traer ropa usurpando los quintos reales sin querer contratar con moneda, además que ésta se labraba ya muy poca por llevarse todas las pastas"(109).

A mediados de 1707 se introdujeron más de 200.000 pesos en ropa de origen francés a la Villa Imperial de Potosí. Los géneros procedían de los puertos de Ilo, Cobiya, Iquique y Arica, y según Arzans había otros 400.000 pesos en mercaderías que estaban en camino(110). Era bastante frecuente que algunos mercaderes introdujeran en Potosí cargazones de 60, 80 y hasta 100.000 pesos, pagados en su gran mayoría con piñas, es decir, plata sin quintar. Pese a estas introducciones los precios en Potosí, en el mencionado año, seguían caros, ya que "no venía

nada de España"(111). Según el mismo Arzans, en 1710 los franceses se llevaron 500 mil pesos en piñas. Era corriente que en Potosí se labraran 300 partidas de plata anuales, que luego descendieron a 150, a 80 en 1707, a 70 en 1708 y a 60 en 1709, coincidiendo con la presencia francesa en las costas(112). Si hacemos caso a la opinión de Arzans la consecuencia inmediata de la presencia francesa fue una aguda falta de moneda en la ciudad, agravada por la constante saca de metal y las pérdidas sufridas por la Real Hacienda en concepto de quintos evadidos.

La influencia francesa se dejó sentir en dos etapas, la primera, que se inició alrededor de 1705 y finalizó tras la expedición de Martinet, y la segunda que coincidió con la ofensiva comercial gala de 1720-1722, y que cada vez dista más de ser un estrepitoso fracaso económico, como se la ha evaluado hasta el momento. En los meses de abril y mayo de 1720 varios comerciantes potosinos "metieron mucha cantidad [de ropa francesa] ocultamente a esta Villa dándose las manos para este efecto entre los más ricos del comercio"(113).

Las mercaderías se transportaban en recuas de mulas al Alto Perú. A fin de evitar la acción represora de los jueces de extravíos las recuas circulaban por caminos secundarios, utilizando las haciendas de los implicados en la operación, o de sus amigos, como lugares seguros para abastecerse de víveres y ocultar las cargas.

Muchas veces no eran los franceses los que introducían las manufacturas y se llevaban las piñas, sino españoles que comerciaban con ellos en la costa(114). Entre los principales habitantes de Potosí implicados en el comercio con los franceses, Arzans cita a Antonio de Lemos, Agustín de la Tijera, Jo-

sé de Arregui y la familia Yedra, entre otros. Tanto Arregui como los Yedra también estaban vinculados al contrabando que se realizaba por Buenos Aires(115). De todas formas había varios mercaderes franceses instalados con tiendas en Potosí, "vendiendo los géneros en sus tiendas por sólo moneda y no por marcos de plata sin labrar, como se presumía"(116). Esta afirmación de Arzans, revalorizando la atención que ponían los franceses en las especies ya quintadas (monedas) coincide con los cálculos que he presentado en el momento de hablar de los retornos efectuados a Francia. La atracción de Potosí provocaba que muchos marineros franceses se sintieran tentados por el Cerro, existiendo luego dificultades para completar las tripulaciones. Inclusive llegó a acercarse a Potosí algún cirujano naval(117).

En las instrucciones que se le dieron a Martinet antes de su partida a América, se dejaba constancia que los franceses "tienen Almacenes en las minas donde rescatan la plata", esto señala la preocupación existente en la Corte ante la presencia francesa en Potosí(118).

Otros datos de la presencia francesa en el Alto Perú se pueden rastrear a través de los archivos bolivianos, que aún no he consultado. En el tomo IX de los Acuerdos de la Audiencia de La Plata se encuentran las actuaciones de Sagarda en Potosí, intentando reprimir el comercio francés por orden de la Audiencia, y otro documento sobre el envío de piñas desde Oruro a Arica para comprar ropas francesas. Una investigación sobre el terreno permitiría sacar a la luz un número mayor de documentos sobre el tema.

Llegó a tal punto la presencia francesa en Potosí, que el

Consulado de Lima no sólo se quejó de la libertad de movimiento que tenían en la capital del virreinato, sino también que en el Alto Perú "andan...de mineral en mineral recogiendo las varras y piñas" a cambio de sus ropas(119).

A fines de 1712 moría imprevistamente el francés Pedro Brum, en la provincia de Carangas, cuando se dirigía a Potosí. Por haber muerto ab-intestato se dio cuenta al Juez de Bienes de Difuntos, lo que nos ha permitido estar al tanto de lo sucedido con su persona. Brum era vecino de Saint Malo y tenía en su poder, en el momento de su muerte, vales y dictas por un valor de 343.736 pesos 4 reales, producto de la venta de mercaderías del navío "Saint-Jean-Baptiste", que había sido armado por su tío, Gilles Le Brum. Tras su muerte se presentó Juan Morian a reclamar los efectos de Brum, entre ellos el libro de ventas, donde figuraba que todos los productos de su navío se habían vendido a vecinos de Chile, Pisco, Potosí y Charcas. Pese a que en el libro y en los vales figuraban los nombres de los compradores españoles de los productos franceses, no se tomó contra ellos ninguna providencia. Es más, el virrey Obispo dictó posteriormente el desembargo de los fondos que estuvieron en poder de Brum, lo que le valió que posteriormente se le impusiera una multa de 20.000 pesos(120).

Así fue como los potosinos, especialmente los sectores más adinerados, adoptaron la moda francesa, paseándose con sus nuevas ropas por las calles de la ciudad. Este boato llegaba a un punto culminante en ocasión de fiestas y celebraciones públicas, en las cuales no sólo los nobles se adornaban con prendas importadas, sino que también hacían lo propio con la tropa y las cabalgaduras (121).

Una de las principales ventajas de los productos franceses era que su precio mayorista era menor que el de las mismas mercaderías pero de distinto origen, y de circulación legal. Fue después de 1715 cuando se produjo una baja notable en los precios. Arzans comenta el aluvión de mercaderías, tanto de China como de Francia, que penetró en la Villa a mediados de 1716, y los bajos precios que se pagaban. Sin embargo, hace la aclaración de que se trataba de precios al por mayor ("memorias cuantiosas")(122). Esta situación no se mantuvo mucho tiempo, pues ya en 1718, cuando varios cargadores introducían ropa traída desde Buenos Aires, se produjo un gran escándalo en la Villa por querer aplicar precios altos y abusivos(123).

El comercio francés cobró una importancia creciente para Potosí, ya que proveía a su minería de una materia prima fundamental: el hierro, y el acero, cuya importación se había visto restringida junto con la disminución general del comercio español. La economía peruana necesitaba hasta tal punto el hierro y el acero que el virrey del Perú autorizó a los buques franceses a vender estos productos apenas unos meses después de la devastadora campaña de Martinet(124).

La importancia, aceptación y difusión del comercio con los franceses en Potosí se desprende de la suma recaudada por los indultos cobrados a todos aquellos que de una u otra manera estaban implicados en este tráfico. En septiembre de 1720 llegó a la Villa un oidor de la Audiencia de La Plata, con el objetivo de "que todos los que contrataron con los navíos de Francia desde...1703 hasta este día [23/ix/1720] se indultasen por haber incurrido en la pena contra lo mandado y vedado por su majestad". Así fue como el oidor, "por los libros...y por

las escrituras que estaban en los oficios públicos, por otros informes y corredores de oreja comenzó a llamar...uno por uno a los del comercio, arrancando a unos 4.000 pesos, cinco a otros y tres y dos a muchos, y a los menos a 1.000 y a 500 pesos". De este modo, cobrando incluso a los que habían comprado productos franceses de tercera mano, ingresó en las Reales Cajas, y tras muy pocos días de diligencias, más de 60.000 pesos (125).

La plata.

Los trabajos realizados por Brading y Cross(126) y Bakewell(127), en base a los datos oficiales del quinto real, coinciden en el hecho de que hacia 1736 se produjo un corte, que marcaría la división entre la fase de decadencia del siglo xvii y la tendencia alcista del xviii. Sin embargo, coincido con Tandeter en el hecho de que más que un aumento de producción, ese momento señalaría "una reorientación de la plata de los circuitos ilegales a los circuitos oficiales". También dice este autor que determinados indicios de tipo cualitativo le permiten avanzar la hipótesis de que la recuperación se produjo en los primeros años del siglo. La extracción ilegal de la plata alto peruana, el contrabando, se debía a una simple razón de rentabilidad. Si los importes que se debían pagar para la exportación de la plata eran altos, más importantes todavía eran los concernientes a la producción del metal(128).

La situación imperante a principios del siglo xviii era difícil. "Ha sido en mucha parte causa de este desorden los repetidos extravíos con que se llevan las Piñas sin quintar al

Puerto de Buenos Ayres, y los vajeles que llegan"(129). Pero a fines de la primera década la situación de falta de plata se hacía cada vez más delicada. En general, en Lima se labraban de 50 a 60 partidas anuales de plata, pero en 1713 se labraron 3 y desde enero hasta julio de 1714 no se llevaba labrada ninguna (aunque en el resto del año se labraron 11). Al respecto comentaba Gorzalo Ramírez de Baquedano, Superintendente de la Casa de Moneda de Lima, "que al presente estan ricos y abundantes los minerales y especialmente la plata en pasta piña o barras", y explicaba la grave situación, por el hecho de que la mayor parte de la plata "passa al comercio de estranjeros, y a los muchos navios que de ellos an entrado en toda la costa del Perú con gravissimos perjuicios de los reales intereses assi por la defraudacion de los reales quintos como de los derechos del señorage y Bareage". Los franceses pagaban más por la plata, "aumentando mas de un pesso en el marco de la Barra y mas de dos en el de la Piña o Pasta", lo que explica el continuo drenaje hacia los barcos galos, y la disminución consiguiente del circulante.

A fin de intentar remediar la situación, las autoridades dispusieron que toda la plata y el oro fuera llevada a las fundiciones, y una vez reducida a barras sólo podría ser conducida en forma directa a las cecas de Potosí y Lima. Como complemento de lo anterior se autorizó a las autoridades locales a registrar todas las cargas, cajones y petacas de los chasquis, arrieros y dueños de recuas de mulas, e inclusive a los mismos pasajeros. Aquellos bultos que no se condujeran a los lugares establecidos serían decomisados. En un bando del 20 de agosto de 1714 se prohibía terminantemente:

"Que la plata y oro aunque sea quintado o en Barras en Pasta o Piña llegue a los puertos de ambas costas de este Reyno desde el puerto de Cobija asta el de Guayaquil pena de perdida y aplicada posteriores partes y que los dueños que fueren de ellos pierdan asimismo la mitad de sus vienes y los arrieros sus requas y de que seran unos y otros desterrados al Presidio de Valdivia por diez años y a los Yndios y Negros y demas de servicio el mismo destierro y cien azotes por no ofrecerse en los tiempos presentes otro motivo que obligue a conducir y estraviar a dichos Puertos los dichos Barras Oro y Piña que el del comercio ylicito con dichos Navios franceses(130).

El pretexto generalmente usado por los comerciantes para llevar la plata hasta la costa y evitarse problemas con las autoridades era decir que el dinero se destinaba a la compra de vinos y aguardientes en las haciendas costeras(136).

El 17 de octubre de 1708 el virrey Castellldosrius otorgó un bando sobre los metales preciosos y su amonedación y extravío, que constituye un verdadero reglamento al respecto. Recordemos que el 1 de agosto del mismo año se dio una provisión de contenido similar. De todas formas, sus principales disposiciones eran las siguientes:

- 1) "En esta ciudad [Lima], y en todas las demas Villas y Lugares de este Reyno, ninguna persona de qualquier estado, calidad y condicion que sea pueda fundir Piñas ni otro genero de plata y oro publica ni secretam.te p.a hacer Barras, Planchas ni Barretones de ellas, sino fuere en las Casas de la fundac.n R.l, ni tener Fragua, forja ni callana p.a dicho efecto: pena de perdimiento de todos sus bienes y de destierro perpetuo de estos Reinos".
- 2) "Que de ning.n asiento de Minas, Ciudad, Villa, o Lugar de este Reino, donde hubiere caxa y Fundic.n R.l se puedan sacar el pretesto de llevarlas a fundir, o quintar a otra parte".

3) "Que todos los dueños ò administradores de Minas e ingenios sin excepcion de persona alg.a sean obligados à tener libros de Quenta y raz.n, en que asienten con toda claridad y distincion las Piñas y porcion.s de plata y oro que sacaren y beneficiaren assi de su quenta como de encomiendas ò de otra persona en qualquiera manera q.e sea".

4) "Que si los dichos Mineros y Azogueros dieren, ò ren dieren à sus Aviadores, Acreedores, ò otras qualesquiera personas alguna plata en Piña ò pasta, antes de llevarla à fundir y quintar p.r la urgencia de su necesidad, ò por otra causa mui precissa, hayan de recoger recivo de ellos, y advertirles la obligac.n de conducirla à la Caxa Real, en que deve fundirse y quitarse(sic), poniendo de ello razon individual en dichos libros, con los nombres de las Personas y fhas. de su entrega".

5) "Que los Aviadores, Tratantes, Mercaderes, Hacendados, vecinos ò pasajeros, de qualquier calidad q.e sean, q.e recibieren ò recogieren en los minerales plata en Pasta y Piñas sin quintar, p.r qualquiera titulo, ò causa; ò ya sean suyas, ò ya de los mismos Mineros, y dueños de ingenios, ò de otras qualesquiera personas; tengan obligac.n a fundirlas en la Caxa del distrito à donde toca, dentro de 20 dias de haverlas recibido; y si pasados éstos se hallaren en su poder sin haverlas fundido y quintado, desde luego se den por perdidas".

6) Los Oficiales Reales de las caxas de este Reino /estarán obligados/ de visitar cada 4 meses los Yngenios, Trapiches y Moliendas q.e estuvieren en el distrito de su jurisdic.n y reconocer los Libros y raz.nes q. devên tener los Ingenieros y Mineros".

7) "Que p.a hacer dichas visitas hayan de llevar raz.n de las cantidades de azogue, q.e huvieren sacado de la Caxa de su cargo los Mineros del distrito de ella, y te niendola pres.te pasaràn à reconocer y pesar el Azogue q. tuvieren...haciendo juicio de la correspondencia q.e debe haver entre el Azogue consumido y la plata beneficiada, deducida la porc.n de la q.e regularm.te suele perderse en el beneficio, conforme à la calid.d de los metales".

11) "Que los Corregidores, Thenientes y demas Justicias de las Ciudades, Villas y Lugares de éste Reino, pongan todo cuidado y desvelo en cuidar y remediar los extra-

vios de Plata y Oro sin quintar y de aprehender los q.e llegaren à su noticia, y que en los casos que hubiese sospecha puedan registrar y reconocer todas las cargas, arcas y petacas que se conducen por los caminos: Lo qual tamb.n puedan executar los Oficiales Reales y los Guardas q.e nombran los de esta Ciudad, procediendo à èsta diligencia en virtud de qualquiera indicio, ò presumpcion q.e tengan".

12) Se tratarà de evitar por todos los modos el extravío de azogue de Huancavelica.

15) "Que ningun Ensallador de èsta Ciudad, ni de otra parte de todo el Reino, se atrevan ensallar, ò reensallar oro ni plata sin quintar".

17) "Y que hayan de incurrir en las mismas penas los que embarcaren en el Puerto del Callao, y en los demas surgideros de las costas de Barlovento y Sotavento, en qualesquiera Navios y Embarcaciones de Vasallo ò E^{stran}geros, Piñas, ò Planchas de Plata y Oro sin quintar y los que las recibieren, alvergaren, ò detuvieren en qualquiera manera, y que por el mismo echo sean perdidos los Navios y Embarcaciones y los Esclavos y Mulas en que se conduxeren para su embarque y transporte, y se tengan por complices y reos del mismo delito los Maestres, Escrivanos, Pilotos, Contramaestres y demas personas que dieren ayuda à su conduccion y esten obligados à denunciarlos...Y lo mismo se èntienda en las conducciones que se hacen por tierra con los Arrieros y dueños de requas, en que se transportan".

Y para todo esto se establecían penas severísimas que raras veces fueron cumplidas(132).

Desde 1684 a 1704 se labraron en la Casa de Moneda de Lima 1.272 partidas de plata, por un monto de 38.287.363 pesos 4 reales, de los cuales el rey sólo recibió 571.453 pesos 1 real. Desde principios de 1705, "año en que se introdujo el comercio frances en estas costas", las partidas labradas fueron las siguientes:

Cuadro 6.6.: Plata labrada en Lima.

Años	Partidas labradas	Importe
1705	42	1.644.426 ps. 4 rs.
1706	38	1.309.825 ps. 3 rs.
1707	27	919.978 ps.
1708	10	319.218 ps. 3 rs.
1709	20	710.598 ps. 6 rs.
1710	19	661.396 ps. 6 rs.
1711	17	608.286 ps. 7 rs.
1712	12	412.542 ps.
1713	3	101.789 ps. 6 rs.
1714	11	361.911 ps. 4 rs.
1715	4	138.825 ps. 5 rs.
1716	9	302.978 ps. 1 r.
Total	212	7.491.771 ps. 5 rs.

Fuente: Residencia de Ladrón de Guevara, AGI EC 550A, ff. 118 a 119v.

Del monto total del período 1705-1716 el rey recibió 111.818 pesos 1 real. Mientras que en los primeros 21 años el promedio anual fue de 1.823.207 pesos (unas 60,5 partidas por año), en los 12 siguientes el promedio anual fue de 624.314 pesos (17,5 partidas)(133).

Como ya se mencionó anteriormente, uno de los motivos del continuo drenaje de plata hacia los franceses era el mayor precio que estos pagaban por la plata sin quintar. En general, la diferencia oscilaba entre un peso y dos (en 1721 en las cecas

se pagaba de 6 pesos 2 reales a 6 pesos 4 reales por marco, y los franceses pagaban entre 8 y 8 1/2 pesos)(134). Sin embargo no todo el mundo se beneficiaba de esta diferencia de precios. Sólo aquellas personas que contaban con el capital necesario podían rescatar el marco de piña a 6 1/2 pesos para luego venderlo en la costa a los ya mencionados 8 o 8 1/2. Los únicos azogueros que, según Arzans, no entraban en el negocio eran un grupo de 8 a 10 "azogueros nobles", encabezados por Martín de Echeverría, que destinaban toda su producción de plata a labrarla como moneda(135). Pero no todo el problema de la plata se reducía a las extracciones que hacían los franceses, ya que, como veremos más abajo, los años en que se redujo la acuñación sensiblemente fueron años de una acentuada escasez de mercurio.

Como ya he planteado, uno de los problemas que está en juego es el de la producción de la plata potosina (y alto peruana en general). En el capítulo II vimos como un 44% de la plata retornada a Francia era sin quintar, a esa cifra hay que descontarle un 4% perteneciente a la vajilla, con lo cual podemos asumir que la casi totalidad de ese 40% era plata de origen alto-peruano. Esto supondría que de la cifra mínima de 54.602.791 pesos arribados a Francia entre 1701 y 1725, al menos 21.800.000 pesos serían de ese origen. Haciendo alusión al tema, la Audiencia de Lima le escribe en una Relación... al virrey Castellosrius, con fecha 1 de junio de 1707, lo siguiente:

"Ha sido en mucha parte causa de este desorden los repetidos extravíos con que se llevan las Piñas sin quintar al Puerto de Buenos Ayres, y vajeles que llegan...en grandes cantidades de navios franceses, y pagan la plata a un alto precio"(136).

Había entre los franceses, por motivos bien concretos, una predilección por las monedas grandes (pesos o reales de a ocho) y por la plata sin quintar. En el Diario de un comerciante, realizado a lo largo de su estancia en Chile, éste relata sus procedimientos comerciales, y dice:

"No tenían para entregarme en estos lugares sino pocos pesos y muchos reales, sobre los cuales había que hacer una pérdida entre el 7 y el 8%. Esto hizo pensar a mis primeros compradores que yo sólo me fijaba en el peso de las monedas y que, pese a ello, quería compartir las pérdidas con ellos. Para dejar constancia de ello hice pesar 100 piastras en reales y ellos me entregaron la mitad de la diferencia en especies. Este procedimiento fue objetado por el Capitán y los oficiales que creyeron que mi excesiva benevolencia acarrearía una pérdida considerable a los interesados en el negocio... Pero cambiaron pronto de parecer cuando al dejar el puerto, les entregué pequeñas balanzas para que pesaran los reales. Se constató que en 160 mil piastras había por lo menos 50 mil de enorme peso, con lo cual obtuvimos entre el 7 y el 8% de ganancia. Dejé aparte las monedas más livianas, con las cuales compré barras de plata, con las cuales hicimos otra honesta ganancia. Pronto el procedimiento fue conocido por todos los marinos que dejaban la moneda liviera para los gastos domésticos, guardando las pesadas para llevarlas a Francia"(137).

El aumento de la demanda de plata, provocado por la presencia francesa en los puertos, provocó verdaderas operaciones de "caza" del metal precioso. Así cuenta el cronista Arzans que con ocasión de la llegada a los puertos de Arica, Ilo y Cobija de 5 navíos franceses, en julio de 1710, hubo un gran "alboroto" en Potosí, y mucha gente se dedicó a recoger:

"cuantos marcos de plata había en esta saqueada Villa..., hasta ir unos a los trapiches y ofrecer a seis pesos y seis reales por el marco, que se los daban por aquel adelantado interés; otros daban dinero para rescatar me-

tales en piedra y beneficiarlos, y otros con su gran diligencia pescaban las piñas de fuera, que traían de los minerales del contorno y las pagaban a dos y a tres reales más el marco."(138)

La ruta del contrabando no sólo influyó negativamente en las recaudaciones de la Real Hacienda, privada así del quinto real, sino que producía el desabastecimiento del circulante.

Acción del comercio directo sobre los precios y el mercado.

Es una teoría comúnmente aceptada que la llegada de productos europeos, cualquiera sea su vía, saturaba rápidamente el mercado colonial y los precios comenzaban a bajar automáticamente. Según La Barbinais le Gentil con la llegada de 400.000 pesos al año se abastecía totalmente el mercado limeño y con 800.000 el peruano(139). Frézier da unas cifras algo más altas. Para él, 3 navíos anuales, con una carga de 1.000.000 de pesos cada uno, bastaban para satisfacer la demanda peruana, y con 400.000 se hacía lo propio con la chilena. Continúa afirmando que los bajos precios arruinaban tanto a los comerciantes españoles como a los franceses(140).

Para el período aquí estudiado, este principio se refuerza aludiendo a la saturación de los mercados por la presencia masiva de mercaderías franceses. Y de hecho uno tendría que pensar que las cosas fueron o debieron de ser así, ya que en lo referente a tres productos de importación (papel, ruan florete y canela) los precios mínimos del período 1676-1780, en Potosí, los encontramos entre 1712 y 1717, cuando tenía lugar la máxima presión francesa sobre los mercados peruanos.

Pero en cuanto se comienza a profundizar el tema, y compa

rar entre sí varias series de precios las cosas se complican bastante. Como planteo en otro lado, son varias las preguntas en torno a los precios que me gustaría responder: ¿cuál fue su evolución? ¿cuál fue la relación entre los precios de la costa y los precios de los mercados del interior? ¿cuál fue la relación entre los precios mayoristas y los minoristas? ¿la llegada masiva de productos europeos afectó de alguna manera los precios de los productos domésticos? Lamentablemente son escasos los datos que poseemos para responder a estas preguntas. Sin embargo, en los últimos años algo se ha avanzado en trabajos sobre precios inherentes al Perú colonial, y hoy contamos con dos estudios de Pablo Macera (y colaboradores) sobre los precios en Arequipa y Lima(141). Estos trabajos no han sido editados, y por lo tanto son de difícil localización. Pese a to do he podido manejar el de Lima, que cubre el período 1667-1738, aunque con un intervalo entre 1709 y 1717, que casualmente son los años de mayor presencia francesa. También conté con las series referentes a los tres productos importados mencionados más arriba, parte de un trabajo que están realizando N. Wachtel y E. Tandeter sobre precios en Potosí, en el período 1676-1820(142). El análisis un poco pormenorizado de estos datos nos habla de un comportamiento bastante atípico de los precios. Y es que si se reflexiona un poco en torno a lo que era (y no a lo que debería ser) el mercado colonial de productos europeos se le encuentra bastante sentido a lo anterior.

También he consultado unos índices de precios agrícolas, con promedios decenales, que da Carmagnani para La Serena, Santiago de Chile y Concepción, así como una serie de algunos productos de origen agropecuario comprados en Santiago(143). En

el primer caso el índice de los precios desciende en 1711-1720 a 147, en relación con los 164 de la década anterior, y en el segundo, la harina pasa de 24 reales el quintal a 17, y la arroba de grasa de 40 a 22. ¿Influía acaso la llegada de productos europeos en el precio de los productos agropecuarios? Creo que no.

¿Qué razones había entonces para que el mercado de productos importados tuviera un comportamiento homogéneo y transparente? Ninguna. En primer lugar tengamos en cuenta que la oferta y la demanda estaban terriblemente condicionadas. Los centros de abastecimiento se hallaban a miles de kilómetros de distancia (o mejor dicho a muchos meses de distancia) y los sistemas de comunicación eran bastante primitivos. Es decir, que los comerciantes tenían serias dificultades a la hora de abastecer los mercados con los productos que se necesitaban. Pero lo anterior no quiere decir que todos los barcos llegaran con cargamentos similares y que los productos europeos llegaran y se consumieran siempre en la misma proporción. El hecho de que los textiles fueran la parte más importante de los cargamentos no quiere decir absolutamente nada más que eso, dada la innumerable variedad de textiles existentes y el hecho de que cada uno de ellos tenía una evolución de precios particular (veáanse los gráficos del Anexo 7).

Si se analiza la manera de operar de los mercaderes se ve que pese a la incertidumbre que caracterizaba sus operaciones querían contar con el máximo grado de certeza y de seguridad sobre la marcha de sus negocios. Esto suponía que trataban de confeccionar sus envíos teniendo en cuenta aquellos productos que más faltaban o que más demanda tuvieran en el lugar adonde

se destinaba la expedición. Lo que de alguna manera significaba un intento de normalizar la oferta. Pero no siempre se compra lo que faltaba 6 meses o un año atrás ni tampoco las modas permanecen estables mucho tiempo; y estas variaciones en las pautas de la demanda evidentemente afectaban a un mercado de a bastecimiento lento. Por otro lado, hay que tener en cuenta el rol jugado por los grandes comerciantes limeños, que tendían a acaparar mercaderías para controlar los precios a su gusto, lo que significaba una menor transparencia en las operaciones.

Por último, pienso que la saturación de los mercados no se producía simultáneamente ni en todos los puertos ni en todas las regiones. Prueba de ello son los barcos franceses que deambulaban de un puerto a otro cuando encontraban dificultades para colocar sus mercaderías en uno determinado.

Queda sin embargo pendiente una pregunta, que por ahora no estoy en condiciones de responder: ¿cuándo se saturaba un mercado portuario: cuándo los productos no encontraban salida dentro de sus mismos límites o cuándo todo su hinterland se saturaba?

A esta línea argumental hay que sumarle otro factor: la drástica restricción del circulante. No sólo descendió la producción de plata quintada (lo cual no quiere decir necesariamente de la producción total del mineral) sino que hubo una acaparación masiva de dinero por parte de los franceses, dinero que retornaba en muy escaso porcentaje a la circulación. Y esta situación se agudizó en los años de precios mínimos (1712-1716). De acuerdo con mis cálculos, entre 1713 y 1717 (ver Cuadro 2.5.) los franceses se llevaron del Perú 22.545.611 pesos, y si bien algunos barcos sufrieron pérdidas, el balance gene-

ral debe de haber sido bastante satisfactorio.

Gonzalo Ramírez de Baquedano, superintendente de la Casa de Moneda de Lima, se quejaba que en 1713 entraron tan solo 3 partidas de barras de plata en la ceca, y que para 1714 no se esperaba que entrara ninguna. La situación llegó a tal punto que se publicó un bando por el cual se indultaba a todas las personas que en tres días presentasen las piñas y barras de plata que tuvieran en su poder, para quintarlas y transformarlas en moneda corriente en la Casa Real de Moneda(144).

Pero fundamentalmente hay que decir que la producción de plata tendió a descender entre 1713 y 1715 debido a la falta de mercurio. La producción de Huancavelica pasó de una media anual de 3.321 quintales entre 1706 y 1709 a una media de 1.838 quintales entre 1709 y 1713, para recuperarse entre 1713 y 1716 a 3.062 quintales. La situación llegó a tales límites que los azogueros de Potosí que en 1710 habían solicitado la legalización de la práctica de la conmutación monetaria de la mita, pidieron en 1714 lo contrario, en plena crisis(145). Inclusive, en enero de 1715 Lampereur informó al ministro que el comercio con el Perú se había perdido, tanto por la cantidad de productos introducidos por ellos mismos, como por la falta de plata debida a la ausencia de mercurio(146).

La escasez de plata también se hacía notar en las recaudaciones de la Real Hacienda. La Caja de Chucuito comenzó a descender en sus ingresos a partir de 1710-1711, alcanzando el mínimo en 1714-1715, período en el que la Caja de Cuzco también atravesaba una fase depresiva. La Caja de Cailloma también bajó desde 1712-1713, para alcanzar el mínimo en 1714-1715(147). Un fenómeno similar ocurrió con la cantidad de plata recibida

en Concepción, proveniente de Lima. En 1680-1689 llegaron 38.711 pesos 2 reales; en 1690-1699, 432.448 pesos 2 reales; 518.677 pesos 3 reales en 1700-1709; pero sólo 28.483 pesos en 1710-1719; para pasar a 449.257 pesos 2 reales en 1720-1729 y 250.000 pesos en 1730-1739(148).

Si tenemos en cuenta que en Potosí los precios descendieron a niveles no alcanzados anteriormente, podemos pensar en una combinación de dos factores como resultantes de la baja de precios en todo el espacio peruano: una mayor presión de la oferta de productos manufacturados europeos junto con la disminución del circulante y del metal precioso disponible, ya que la subida de la producción de oro chileno, si bien importante, no alcanzaba para reemplazar a la plata. De todas formas, para ahondar en las conclusiones, habría que disponer de los precios de los productos domésticos en Potosí y en el resto del espacio peruano, en las mismas fechas.

Todo el problema se reduce, en última instancia, a medir la elasticidad o la rigidez del mercado colonial, que dependía exclusivamente del poder de compra del centro espacial dominante: Lima(149). Aunque también es necesario precisar que la evolución de los precios de los productos europeos dependerá de la situación imperante en los mismos centros de producción.

La evolución de los precios.

La falta de datos, y el hecho de que las series de Lima estén incompletas nos impide hacer un análisis pormenorizado de la evolución de los precios, pero un hecho importante que salta a la vista contemplando las series de Potosí, es que cuando llegaron los franceses ya se estaba atravesando una fa-

se de baja, comenzada hacia 1690 (y que variaba, por supuesto de producto a producto). Inclusive, contra toda lógica, entre 1704 y 1706, los primeros años en que los productos franceses arribaron de una manera importante y continua, los precios, tanto los de Lima como los de Potosí, atravesaron una fase de alza transitoria. En 1707, cuando gran parte de los precios de Lima seguía bastante alta, los comerciantes de Saint Malo argumentaban que habían tenido que vender sus productos a mitad de precio. Incluso se llegó a decir "que el comercio del Mar del Sur se detendrá por si mismo, y que pasarán cinco o seis años antes de que uno pueda volver allí"(150). Evidentemente que un pronóstico tan catastrofista no llegó a cumplirse.

En Potosí, al menos, tras la caída de 1715 se inició una recuperación que se mantuvo por un período de casi 10 años. Los datos que poseemos coinciden con la visión de Arzans. Nos dice, p.e., que:

"Había este año [1705] gran falta en esta Villa de todo género de mercancías, y las pocas que se hallaban pedían los mercaderes tan subido precio que no era mercarlas los pobres. Todo lo causaba la detención de los galeones en España por las guerras...[y] sólo cargaban ya navíos de Francia con lencería podrida y otros géneros adulterados, conque, llevándose la plata, era y es de mucho daño para estos reinos...de España"(151).

Sin embargo, Arzans insistirá en que la entrada masiva de ropas de China y Francia había bajado mucho los precios, aunque aclarando que esto sucedía con las "memorias cuantiosas"(152).

Repetimos una vez más que la valoración correcta del problema será posible a partir de disponer de nuevas series de precios para distintos lugares del espacio peruano.

Gráfico 6.1.: Precios absolutos del ruan florete en Lima y Potosí (en reales).

— Precios en Lima
— Precios en Potosí

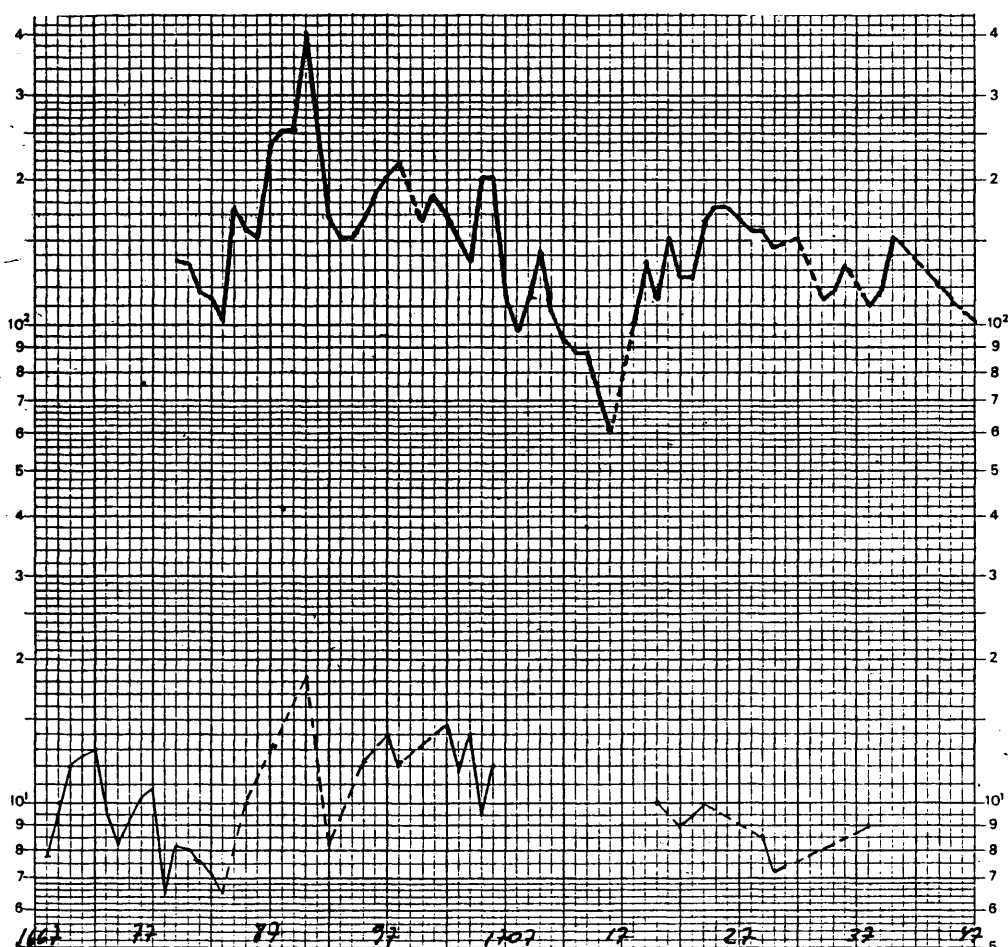


Gráfico 6.2.: Precios absolutos del papel en Lima y Potosí
(en reales).

— Precios en Lima
— Precios en Potosí

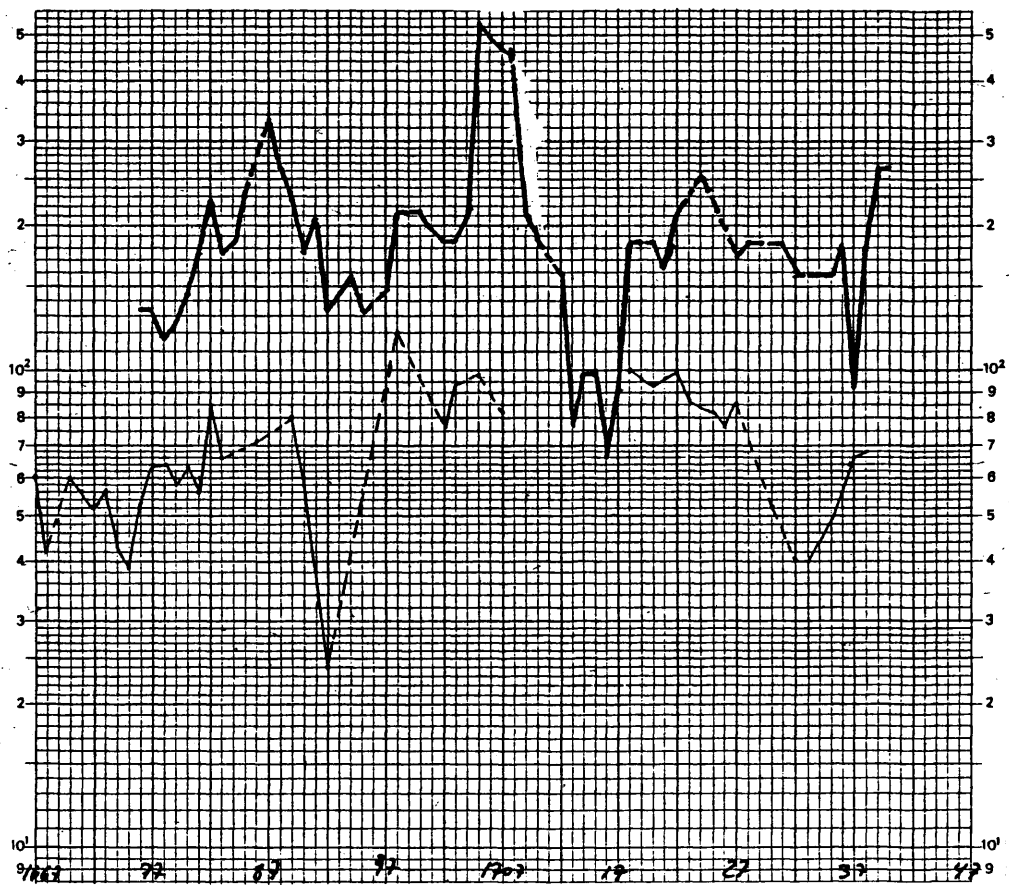
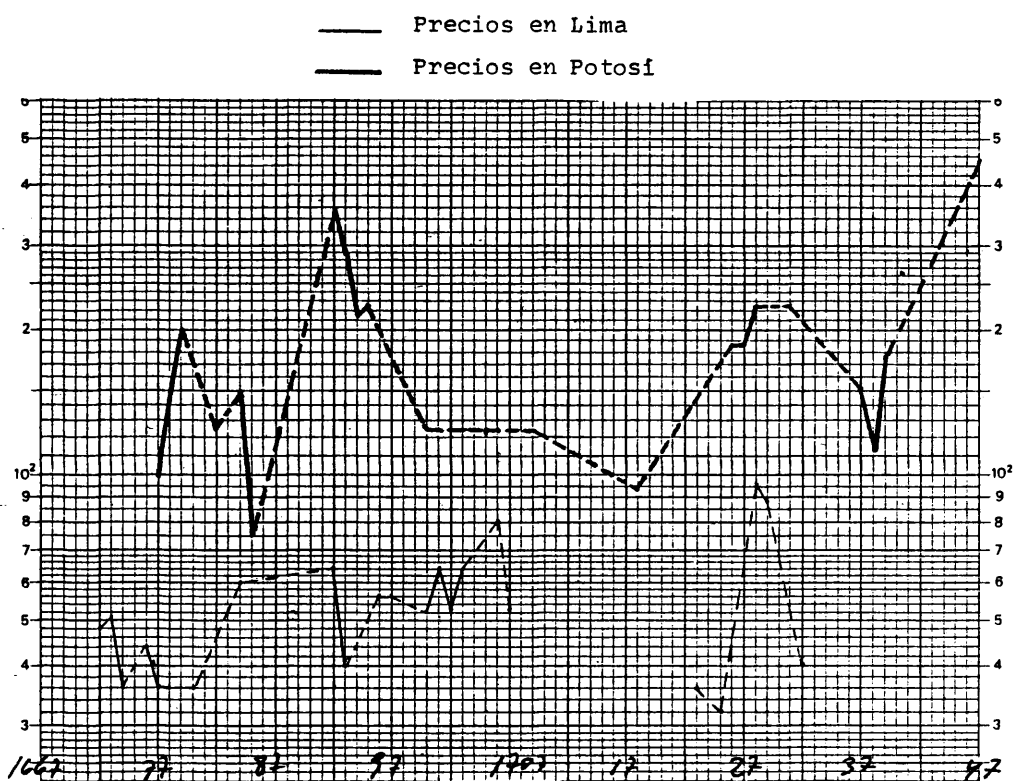


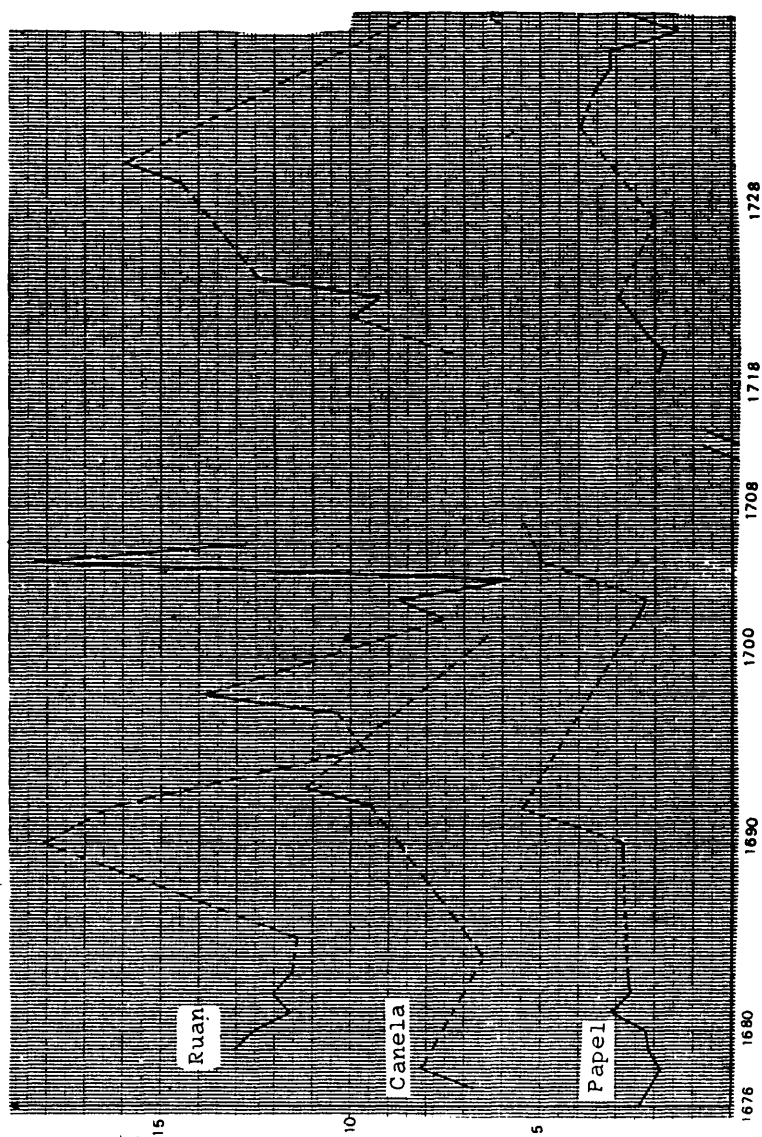
Gráfico 6.3.: Precios absolutos de la canela en Lima y Potosí
(en reales).



Fuente Gráficos 6.1. a 6.3.:

- Para Potosí, datos del trabajo de N. Wachtel y E. Tandeter.
- Para Lima, P. Macera y R. Jiménez, Precios en Lima 1667-1738.

Gráfico 6.4.: Relación de precios Potosí/Lima.



Los indígenas.

Desde fechas muy tempranas los franceses entraron en contacto con los indígenas. Durante el paso de Beauchesne por el Estrecho de Magallanes el ingeniero de Labat, que se hallaba a bordo, cuenta la atracción que los indígenas fueguinos sentían por los utensilios de hierro, como cuchillos, tijeras y hachas (153). Los contactos que se tuvieron en las primeras expediciones con los fueguinos crearon grandes expectativas entre los comerciantes, para traficar con ellos(154). Sin embargo, en los viajes posteriores se abandonó el tema. En general los contactos con los indígenas se limitaron a ser personales y no comerciales, ya que los indígenas tenían poco que ofrecer, especialmente los del extremo sur. Estos contactos se intensificaron cuando los franceses se vieron necesitados de alimentos y los indios podían ofrecerlos.

Lo que me interesa determinar en este apartado, aunque desde ya adelante que ha sido imposible determinarlo, es saber si los indígenas mantuvieron un trato comercial estable con los franceses, y en caso afirmativo la envergadura del mismo. Sabemos que los indios del sur de Chile tenían relaciones con los españoles, especialmente en lo referente a instrumental de hierro. Sobre el tema esto es lo que dicen Ulloa y J. Juan:

"Mantiene tambien aquel Reyno /de Chile/ Comercio con los Indios Gentiles de la Frontera, y este consiste en llevarles à vender cosas de Hierro, como Frenos, Espuelas, Cuchillos, y otros Instrumentos de corte, à que acompaña toda suerte de Bugarías, y porcion de Vino, lo qual se permuta con ellos; porque aunque en los Países, que ocupan, hay mucho Oro, no lo sacan, y en trueque reciben los Españoles, Ponchos, Bacas, Cavallos, que ellos crían"(155).

Frézier cuenta como un francés acompañó a un español a comerciar con los indios puelche cerca de la cordillera de los Andes. La mercadería más apreciada por los indígenas era el vino, y la carga se completaba con cuchillos, hachas, peines, agujas, hilo, espejos, cintas, etc. Los puelches abonaron la compra con ganado en pie(156). También hemos encontrado a un indio comprando 4 varas de bretaña angosta(157), pero este dato no es en absoluto significativo, ya que incluso el indio podría estar comprando para otra persona.

Sin embargo, en 1720 el gobernador de Buenos Aires, Bruno Zabala, tuvo noticias de que cuatro buques franceses habían atracado en Maldonado y habían entrado en contacto con los indígenas para embarcar cueros. El gobernador dispuso el ataque, y en su huida los franceses abandonaron 4 piezas de artillería, pertrechos y unas 30 barracas, que habían sido utilizadas como almacenes y viviendas(158). Pero no todo fue buenos tratos con los indígenas del Río de la Plata. El navío "Falmouth" no pudo atravesar el Estrecho y volvió al Plata en un estado lamentable, en 1706. Los españoles no los dejaron tocar puerto en Buenos Aires pensando que se trataba de una estratagema para poder comerciar e igualmente se mostraron muy reticentes a la hora de enviar auxilio. Cuando éstos finalmente llegaron, la mayor parte de la tripulación había muerto y la carga había sido robada por los indios(159).

El que sí comerció con los indígenas, aunque vendiéndoles pacotillas, fue el abate Jovin y su expedición en momentos de pasar por el puerto de Talcahuano(160). En 1723 Jovin presentó un memorial a Felipe V para colonizar Tierra del Fuego y el sur de Chile. Su proyecto es un informe bastante detallado,

dando la impresión de un profundo conocimiento sobre el extremo austral de América (en realidad ese era el objetivo buscado, con el fin de convencer a las autoridades españolas), y en él se señala la posibilidad que ofrece el poblamiento y la evangelización de la zona. Jouin planteaba que el poblamiento de la región, sumado al comercio que se establecería con los indios no pacificados, implicaría la posibilidad de obtener cueros y cordobanes en grandes proporciones(161). Al analizar sus pretensiones el marqués de Miraval, en respuesta a una carta previa del marqués de Grimaldo, se mostraba partidario de rechazar el proyecto, ya que uno de los objetivos de Jouin podía ser "introducir con aquellos indios el comercio de los de Sn. Malo"(162).

La Iglesia.

Un párrafo aparte merece la actividad de la Iglesia en este aspecto, actividad que aquí sólo será esbozada y que en realidad necesita de una investigación más en profundidad. No sólo por la participación de alguno de sus miembros en actividades ilícitas(163), sino que como institución(164) muchas veces se abasteció de productos manufacturados hechando mano de las más diversas fuentes de aprovisionamiento. También, como veremos, las iglesias, conventos y colegios sirvieron de depósito para las mercaderías contrabandeadas(165), y los templos en refugio para los contrabandistas.

Con bastante periodicidad los miembros de la Iglesia recurrían a los capitanes franceses para remitir caudales a Europa, especialmente a España. Como más arriba nos hemos ocupado del tema, mencionaré solamente los 16.000 pesos enviados por el In

quisidor General de Lima, en 1708, y los 13.000 escudos que para el servicio de la Compañía de Jesús se transportaron a Francia por dos curas, a bordo de los navíos de la escuadra de Chabert, ya que se trata de los casos más notables(166). En Potosí también sucedían fenómenos similares. A principios de 1709 el Dr. Fernando de Arango y Queipo, sobrino del difunto arzobispo de La Plata, en previsión de su retorno a España, quintó más de 40.000 pesos en oro, a los que hay que sumar otros 500.000 pesos que disponía anteriormente(167).

En general los eclesiásticos contaban con grandes consideraciones y facilidades para atravesar la frontera franco-española con la plata importada de América, facilidades que no existían para muchos de los particulares que querían hacer lo mismo. El 8 de febrero de 1707 el rey de Francia había dado la orden de que los españoles que desembarcaban en los puertos franceses no podían disponer libremente de sus dineros.

Dada la gran pompa ostentada por los curas y religiosos en sus vestimentas y el ornato de los templos, no era de extrañar que la Iglesia se convirtiera, como bien dice Dahlgren, en uno de los principales clientes de los franceses, en lo que se refiere a telas y otros productos manufacturados(168).

En las instrucciones que se le dieron a Juan Fernando Calderón para reprimir el contrabando en la Villa de Pisco, leemos lo siguiente:

"Si acaso el Sr. D.n Juan entendiera o tuviere noticia probable de que en los combentos de Religiosos y en otra cualquiera Iglesia se ocultan generos o Mercaderías de ilícito comercio requiriera a los Prelados y Curas para que no embarazen el que se reconozcan dhos. conventos y Iglesias, ni que se comiese la ropa que se hallare"(169).

En las diligencias hechas cerca de Pisco por Joseph de So-
saya y Francisco de Lartiga se le aprehendieron a un clérigo
dos petacas de ropa de Francia y a un religioso lego de Nues-
tra Señora de las Mercedes dos fardos pequeños con similar con-
tenido(170).

En una sesión celebrada a fines de 1709 el Consejo de In-
dias dictaminó la necesidad de enviar Cédulas de Ruego y Encar-
go a las altas autoridades eclesiásticas indianas (obispos y
prelados) para evitar la participación de sus subordinados en
el contrabando y solicitarles la colaboración en su represión
(171).

James Houston, cirujano de la South Sea Company, estable-
cido en Cartagena de Indias, y que practicaba el contrabando
por su cuenta, admiraba a los jesuitas como "los mayores comer-
ciantes de todas las Indias occidentales españolas", y de he-
cho utilizaba el Colegio de los Jesuitas para depositar el con-
trabando que introducía(172). Situaciones análogas provocaban
frecuentes acusaciones, fundadas o no, contra la Compañía de
Jesús(173). Frecuentemente los colegios y haciendas jesuitas e-
ran utilizados como depósitos de los cargamentos de ilícito co-
mercio, bien en tránsito para una posterior comercialización,
o bien en espera de ser consumidos por la propia orden. P.e.,
en agosto de 1715 se decomisaron 12 fardos de ropa y 2 de pi-
menta de procedencia ilegal en la Hacienda de Roca Negra(174).
Los jesuitas llegaron incluso a utilizar a las embarcaciones
francesas para llevar productos de un colegio a otro, de una
ciudad a otra. Así es como el Provincial de la Compañía remi-
tió con el capitán Champloret, en el navío "Saint-Clement",
6.000 pesos en lienzos y fierro para el rector del Colegio de

Villota(175).

En el navío "Murinet" llegaron a Concepción, en 1704, algunos marineros holandeses, luteranos y calvinistas, que permanecieron en la ciudad con algunos franceses. Dos de ellos fueron recogidos en el colegio de la Compañía y catequizados(176). También los jesuitas del Perú daban buen recibimiento a sus colegas franceses que utilizaban las rutas del Mar del Sur para pasar a la China(177).

Sin embargo, no eran los jesuitas los únicos involucrados en estas situaciones, ya que su conducta se puede hacer extensiva al resto de las órdenes religiosas. Cuando el Comisario General de los Franciscanos llegó de Europa, pasó de Buenos Aires a Chile a fines de 1712. El 10 de enero de 1713 embarcaba para Lima y al zarpar su embarcación fue saludada por una salva de artillería realizada desde los navíos franceses atracados en el puerto, cumplimentando así una orden cursada por el gobernador. Lo mismo sucedió tras la partida de unos monjes capuchinos(178).

Un estudio en profundidad de las actuaciones del Tribunal de la Inquisición serviría, por otra parte, para darnos cuenta de la trascendencia de la inmigración francesa al espacio peruano en los años que nos ocupan y sobre todo de su dispersión geográfica. Así, a través de la Historia del Tribunal del Santo Oficio de la Inquisición de Lima, de José Toribio Medina (lo mismo podría hacerse con su obra dedicada a Santiago de Chile), encontramos franceses residiendo en Lima, Chile, Cajamarca y Mendoza. Entre 1707 y 1713 fue castigado en Chile Pedro Clemente, marsellés, por bigamia. En 1717 se condenó a Juan Bautista Busugnet, natural de Paris, soltero, de 23 años,

platero y residente en Lima, por no reverenciar a un crucifijo alegando que era de palo; adujo ser judío. Francisco Petrel, natural de Rennes, marinero del navío francés "Sainte-Rose", de 38 años, fue acusado por decir que "la ley de Moisés era buena", las audiencias se celebraron en latín porque nadie entendía su lengua, pero curiosamente, esta situación no se producía en el momento de materializarse algún intercambio comercial y sería un motivo para pensar en el escaso apoyo popular que tenía el Tribunal inquisitorial; a favor del procesado intervino el capellán del navío, y tras cinco meses de proceso fue absuelto. Felipe de Figueroa, natural de Borgoña, 34 años, maestro de escuela en Cajamarca, fue acusado como hereje protestante. Tomás de la Puente Bearne, mozo de pulpería, oriundo de la Navarra francesa, fue apresado por preguntar cuando morí a Dios. También se apresó a varios clérigos de idéntica nacionalidad(179).

La iglesia también compraba negros a los franceses. Así es como el 1 de septiembre de 1707 el padre Fernando Concha, de la Compañía de los Desamparados, ingresó en las Reales Cajas 5.200 pesos por la compra de 13 negros de Angola, traídos en el navío "L'Aurore"(180).

NOTAS AL CAPITULO VI:

- 1.- G. Céspedes del Castillo, "La defensa militar del istmo de Panamá a fines del siglo XVII y comienzos del XVIII", pp. 235/52.
- 2.- AGI EC 935.
- 3.- A. Frézier, Relation du voyage de la mer du Sud aux côtes du Chily et du Perou, p. 47.
- 4.- Testificación del francés Carlos Morales ante Diego de Zuñiga, en autos del 19/v/1702, AGI Charcas 155.
- 5.- Dahlgren, Les Relations commerciales entre la France et les côtes de l'océan Pacifique, p. 289.
- 6.- Dahlgren, "Le Comte Jérôme de Pontchartrain et les armateurs de Saint-Malo", p. 258.
- 7.- Frézier, Relation..., pp. 112/3.
- 8.- J. Tovar Velarde, "La audiencia de Lima 1705-1707. Dos años de gobierno criollo en el Perú", pp. 414/5.
- 9.- D. Barros Arana, Historia General de Chile, t. VI, p. 18.
- 10.- AGI IG 2720.
- 11.- AGI IG 2720.
- 12.- AGI IG 2720.
- 13.- ACT Libro 196.
- 14.- Carta de Descazeaux a Desmaretz, Nantes, 29/vii/1713, ANP G7 195.
- 15.- El "Notre-Dame-de-l'Assomption" pagó en concepto de regalos, según figura en su relación de gastos 3.505 pesos 3 reales, ANP G7 190.
- 16.- G. Rambert, "Marseille et le commerce "interlope" en mer du Sud (1700-1723)", p. 49. En un documento francés podemos leer que "le vaisseau de Doublet doit à Raymond Brunet L. 695, pour les articles...qu'il a fait venir de Paris...pour faire des présents au Sud".
- 17.- AHN Consejos 21308, ff. 70 a 72v.
- 18.- Junta del Consulado del 24/ix/1706, en M. Moreyra, El Tribunal del Consulado de Lima. Cuaderno de Juntas, t. I, p. 20.
- 19.- ACT Libro 196.
- 20.- AGI EC 930B.
- 21.- AGI EC 935B, Cuaderno 1, f. 3v.
- 22.- ACT Libro 196 y Dahlgren, Relations..., p. 291.
- 23.- J. Duviols, "Une expédition française sur les côtes de l'Amérique méridionale en 1699, 1700 et 1701", p. 160 y ACT Libro 196.

- 24.- AGI IG 2720.
- 25.- ANP Mar B2 146, ff. 306 y 306v; y B2 168, f. 239.
- 26.- ANP G7 190.
- 27.- Santiago de Chile, 1/viii/1719, AGI Chile 92.
- 28.- AGI Contaduría 567.
- 29.- Carta de Bordas del 7/iv/1709, ANP G7 189; p.e., la "Reine-d'Espagne" trajo 16.000 pesos del "Charles", 12.000 del "Phelippeaux", 14.000 del "Chancellor" y 6.000 de la "Confiance".
- 30.- ACT Libro 196.
- 31.- F. Campos Harriet, Veleros franceses en el Mar del Sur (1700-1800), p. 86.
- 32.- B. Vicuña Mackena, Los orígenes de las familias chilenas, t. III, p. 8.
- 33.- Madrid, 9/i/1722, AGI EC 960.
- 34.- Carta de Pontchartrain a Daubenton, 30/v/1708, ANP Mar B2 207, f. 791.
- 35.- Frézier, Relation..., p. 85.
- 36.- BNM Ms. 19251, f. 119v.
- 37.- AGI Lima 482.
- 38.- E. Dupont, L'Aumônier des Corsaires, l'abbé Jouin (1672-1720), p. 81.
- 39.- Dahlgren, Relations..., pp. 373/4.
- 40.- AGI IG 2720.
- 41.- BPM-MA, t. LI, Ms. 2864, ff. 173 y ss.
- 42.- Residencia de Potau, AHN Consejos 21308, ff. 239 a 241v.
- 44.- AGI EC 930B:
- 45.- Dahlgren, Relations..., p. 550.
- 46.- Concepción, ii/1712, AGI Chile 91.
- 47.- ACT Libro 196.
- 48.- AGI Chile 91.
- 49.- Moreyra, El Tribunal..., t. I, pp. 90/1.
- 50.- G. Céspedes del Castillo, "Datos sobre comercio y finanzas de Lima 1707-1708", p. 944.
- 51.- Respuesta del Consulado a la Audiencia, en Junta del 13/iii/1710, en Moreyra, El Tribunal..., pp. 240/1.
- 52.- Residencia de Potau, AHN Consejos 21308.
- 53.- AHN Consejos 21308, ff. 209/10.
- 54.- AHN Consejos 21308, ff. 218v a 219.
- 55.- Carta del Consejo al Rey, Madrid, 18/ix/1723, AGI Lima 348.
- 56.- Discursos anónimos sobre el abatimiento en que se hallaba el comercio de España con sus Indias (1725), BPM-MA, t. L, Ms. 2863, ff. 10 y 10v.

- 57.- Tovar Velarde, "La Audiencia...", p. 362.
- 58.- Moreyra, El Tribunal..., t. I, p. 19.
- 59.- J. Juan y A. de Ulloa, Relación Histórica del Viage a la América Meridional, t. III, p. 146.
- 60.- R. Smith, Indice del Archivo del Tribunal del Consulado de Lima, con un Estudio Histórico de esta Institución, pp. XX a XXIII.
- 61.- Tovar Velarde, "La Audiencia...", pp. 427/8.
- 62.- Moreyra, El Tribunal..., t. I, pp. XXVII y LVII.
- 63.- AGI Lima 481.
- 64.- Junta del Consulado del 6/x/1707, en Moreyra, El Tribunal ..., t. I, p. 73.
- 65.- Céspedes del Castillo, "Datos sobre comercio...", p. 938.
- 66.- J. Juan y A. de Ulloa, Noticias secretas de América, p. 220.
- 67.- Moreyra también habla de una escisión en el Consulado, en El Tribunal..., t. I, p. 249, nota 103, donde dice: "En el gremio de los comerciantes agrupados al Consulado de Lima, se produjo una escisión entre los que defendían sus legítimos intereses y otra facción de mercaderes, favorecedores hipócritas del contrabando de los franceses. Lucraban así, con ese tráfico, arruinando al grupo honesto que permanecía fiel a las leyes seculares y a la causa pública".
- 68.- Tovar Velarde, "La Audiencia...", p. 421.
- 69.- G. Walker, Política española y comercio colonial, 1700-1789, p. 176.
- 70.- G. Lohman Villena, "El "Cuadernillo de Noticias" del Virrey del Perú Marqués de Castelflos (agosto de 1708)", p. 211.
- 71.- De la Villegastreux, "Journal d'un navigateur malouin sous le règne de Louis XIV", p. 144.
- 72.- AGI Lima 409.
- 73.- ANP G7 190.
- 74.- Tovar Velarde, "La Audiencia...", p. 413.
- 75.- Moreyra, El Tribunal..., t. I, p. 89.
- 76.- Ibid., p. 21.
- 77.- AGI Lima 409.
- 78.- AGI IG 1720.
- 79.- Acuerdo del Consulado de Sevilla del 5/viii/1707, AGI IG 2720.
- 80.- M. Vargas Ugarte, Historia General del Perú, t. V, p. 75.
- 81.- B. Arzans de Orsua y Vela, Historia de la Villa Imperial

- de Potosí, t. II, p. 457.
- 82.- Residencia de Ladrón de Guevara, ff. 103 a 104, AGI EC 550A.
- 83.- Archivo General de la Nación (Lima-Perú), Real Tribunal del Consulado, Legajo 2, Cuaderno 9.
- 84.- AHN Consejos 21308, ff. 66v., 132 y 132v.
- 85.- S. Villalobos, Comercio y contrabando en el Río de la Plata y Chile, p. 28.
- 86.- Woodes Rogers, Voyage autour du monde commencé en 1708 et fini en 1711, p. 272.
- 87.- AGI IG 329.
- 88.- Residencia del Príncipe de Santo Buono, AGI EC 552A, ff. 249v y 251v.
- 89.- Residencia de Ladrón de Guevara, AGI EC 550A, f. 102.
- 90.- AGI Lima 480.
- 91.- AGI Lima 480.
- 92.- Moreyra, El Tribunal..., t. I, p. 249.
- 93.- AGI Contaduría 567.
- 94.- Vargas Ugarte, Historia General..., t. IV, p. 59.
- 95.- J. Juan y A. de Ulloa, Noticias secretas..., pp. 66 y 125.
- 96.- M. Carmagnani, Les mécanismes de la vie économique dans une société coloniale: le Chili (1680-1830), p. 55.
- 97.- Los autos se diligenciaron en Santiago de Chile, AGI EC 940A, ff. 30 y 30v.
- 98.- Paris, 8/ii/1716, BNP Ms.Fr.N.A. N°9336, ff. 243 a 244v.
- 99.- Carta del obispo de Quito, 24/xi/1714, AGI Lima 409.
- 100.- Carta de la Audiencia de Lima, 28/v/1721, AGI Lima 411.
- 101.- Frézier, Relation..., p. 158.
- 102.- Relación que la R. Audiencia de Lima hace al Exmo. Sr. Marqués de Castel dos Rius, 1/vi/1707, RAH-CML, t. IVL, f. 179v.
- 103.- Carta de Juan de Armoza y Arregui, Lima 20/iii/1722, AGI IG 329.
- 104.- AGI EC 551B, f. 614v.
- 105.- Arzans, Historia..., t. II, p. 472.
- 106.- Ibid., t. III, p. 30.
- 107.- Ibid., t. III, p. 57.
- 108.- Ibid., t. III, p. 24.
- 109.- Ibid., t. II, p. 483.
- 110.- Ibid., t. II, p. 441.
- 111.- Ibid., t. II, p. 445.
- 112.- Ibid., t. II, p. 483.

- 113.- Ibid., t. III, p. 101.
- 114.- Ibid., t. III, pp. 29 y 63/4.
- 115.- Ibid., t. III, pp. 5/6 y 63.
- 116.- Ibid., t. III, pp. 24 y 142.
- 117.- Ibid., t. II, pp. 479/80 y 482.
- 118.- BNM Ms. 19251⁷, f. 155.
- 119.- Archivo Histórico del Perú. Tribunal del Consulado, Administrativo, 14/vi/1713, N^o59. Documento cedido por J.C. Garavaglia, a quien se lo agradezco.
- 120.- AGI Charcas 156.
- 121.- Arzans, Historia..., t. II, pp. 448 y 461.
- 122.- Ibid., t. III, pp. 39/40 y 53.
- 123.- Ibid., t. III, p. 74.
- 124.- Carmagnani, Le Chili..., p. 41.
- 125.- Arzans, Historia..., t. III, pp. 106/7.
- 126.- D.A. Brading y H. Cross, "Colonial Silver Mining: Mexico and Peru".
- 127.- Peter Bakewell, "Registered Silver Production in the Potosi District, 1550-1735".
- 128.- E. Tandeter, "La rente comme rapport de production et comme rapport de distribution. Le cas de l'industrie minière de Potosi, 1750-1826", pp. 1-15. En el primer capítulo de su tesis se ocupa de la presencia francesa en Potosí.
- 129.- RAH-CML, t. XLIV, f. 176v (año 1707).
- 130.- Bando leído en Arica el 20/x/1714, ACT Libro 196.
- 131.- Moreyra, El Tribunal..., t. I, p. 193.
- 132.- RAH-CML, t. CI, ff. 294 a 305v.
- 133.- Residencia de Ladrón de Guevara, AGI EC 550A, ff. 118 a 119v.
- 134.- Carta de la Audiencia de Lima, 28/v/1721, AGI Lima 411.
- 135.- Arzans, Historia..., t. III, p. 30.
- 136.- RAH-CML, t. XLIV, f. 175v.
- 137.- R. Pernoud, "Diario Inédito de un viaje a lo largo de las costas de Chile y del Perú (1706-1707)", pp. 9/10.
- 138.- Arzans, Historia..., t. II, p. 483.
- 139.- En F. Le Dantec, "Contrabando y contrabandistas".
- 140.- Frézier, Relation..., p. 180.
- 141.- P. Macera y R. Boccolini, Precios en Arequipa, 1627-1767 y P. Macera y R. Jiménez, Precios en Lima, 1667-1738.
- 142.- Series de precios del Convento de San Francisco elaboradas por N. Wachtel y E. Tandeter, y cedidas por este último, a quien agradezco.

- 143.- M. Carmagnani, "La producción agropecuaria chilena. Aspectos cuantitativos (1680-1830)", y Le Chili..., p. 319.
- 144.- ACT Libro 196.
- 145.- E. Tandeter, "La rente...", pp. 8/10 y 26.
- 146.- Rambert, "Marseille...", p. 55.
- 147.- M. Colin, Le Cuzco à la fin du XVIIe. et au début du XVIIIe. siècle, pp. 200/2.
- 148.- Carmagnani, Le Chili..., p. 123.
- 149.- Una discusión del problema de la formación del mercado colonial en Carmagnani, Le Chili..., pp. 263/78. Sobre el mismo tema, pero en los inicios del período colonial ver de J.C. Garavaglia, "Un capítulo del mercado interno colonial: el Paraguay y su región (1537-1682)".
- 150.- Citado en Kamen, La guerra de Sucesión en España, 1700-1715, p. 171.
- 151.- Arzans, Historia..., t. II, p. 427.
- 152.- Ibid., t. III, p. 55.
- 153.- Duviols, "Une expédition...".
- 154.- Otro relato de la expedición de Beauchesne, que toca el tema, en Le Magasin Pittoresque, "La terre du Feu et le Détroit de Magellan", especialmente p. 228.
- 155.- J. Juan y A. de Ulloa, Relación del viaje..., pp. 353/4.
- 156.- Frézier, Relation..., pp. 68/9 y G. Velasco, "Amédée-François Frézier Voyageur français aux côtes du Chili au début du XVIIIe. siècle", pp. 202/3.
- 157.- Cuenta de Juan Valdés, AGI Chile 143, f. 44.
- 158.- Villalobos, Comercio y contrabando..., pp. 26/7.
- 159.- J. Dunmore, French Explorers in the Pacific, p. 16.
- 160.- Dupont, L'Aumôniere..., p. 82.
- 161.- RAH-Colección Muñoz, t. II, f. 451.
- 162.- Memorial que dió á la Magestad del Sr. D. Felipe V en el año de 1723 el Abad Dn. Manuel Jouin...sobre el proyecto que habia formado de llebar el evangelio á los Países del Estrecho de Magallanes y por una colonia de Españoles, BPM-MA, t. LI, Ms. 2864, f. 184r.
- 163.- Juan Andrés de Ustáriz da cuenta al rey que el 20/x/1714 habían embargado a Don Antonio de Arias, criado seglar del obispo de Santiago, unas cargas de plata que conducía a Valparaíso para embarcarse con ellos rumbo a Europa en un navío francés, Santiago, 16/xii/1714; AGI Chile 91.
- 164.- Juan Antonio de Mena, alcalde de crimen de la Real Audiencia de Lima, comisó en Pisco 3 fardos de ropa y 8 de ce-

- ra "que tocaban y pertenecían a la Cofradía del Santísimo Sacramento que está fundada en la Cathedral de Lima"; AHN Consejos 21308, f. 221v.
- 165.- Para Lima ver el juicio de residencia de Potau, AHN Consejos 21308: dominicos, f. 228; agustinos, f. 237v y franciscanos, ff. 245 a 246v. Para Potosí ver Arzans, Historia..., t. II, p. 444 y t. III, p. 23.
- 166.- A.M. de Boislisle, Correspondance des Contrôleurs Généreaux des Finances avec les Intendants des Provinces, t. II, p. 17.
- 167.- Arzans, Historia..., t. II, p. 466.
- 168.- Dahlgren, Relations..., p. 65.
- 169.- Instrucciones a Juan F. Calderón, Lima, 6/vi/1707; AGI IG 2720.
- 170.- AGI IG 2720.
- 171.- BPM-MA, t. LXII, Ms. 2875, f. 143.
- 172.- V. Sorsby, "British Trade with Spanish America under the Asiento (1713-1740)", p. 129.
- 173.- AGI Chile 90.
- 174.- El remate de las mercaderías decomisadas produjo 2.500 pesos, Carta Cuenta de 1716, Comisos, f. 69; AGI Contaduría 1764.
- 175.- AGI EC 930A, f. 49 y Chile 90, Santiago, 22/x/1714.
- 176.- AGI Lima 480.
- 177.- Carta del P. Niel al P. La Chaise, Lima, 1705, RAH-Colección Muñoz, t. XLIX, ff. 413 a 425v. Publicada en Cartas edificantes y curiosas escritas de las Misiones extrangeras por algunos misioneros de la Compañía de Jesus, t. t. III, p. 257.
- 178.- Frézier, Relation..., p. 112.
- 179.- José T. Medina, Historia del Santo Oficio de la Inquisición de Lima, pp. 232, 237/40 y 273/4.
- 180.- AGI Contaduría 1762, año 1707, cuadernillo 34.

CAPITULO VII: LAS AUTORIDADES COLONIALES, EL CONTRABANDO Y SU PARTICIPACION EN EL COMERCIO DIRECTO.

Era moneda corriente que todas, o al menos la mayor parte, de las autoridades coloniales se dedicaran al comercio, inclusive haciéndolo "todos con tanta libertad, como si el comercio fuera su principal ocupación"(1). De todas formas no es mi intención profundizar aquí sobre el rol comercial jugado por los funcionarios de la administración, y sólo me limitaré a analizar su papel en lo referente al contrabando, en tanto beneficiarios pero también agentes de la represión del mismo, no olvidando que era frecuente la superposición de los papeles. Así, había quienes comisaban productos a los franceses, para luego venderlos por su cuenta a precios menores de su cotización en el mercado(2).

Ya dijimos que era toda la escala del funcionariado la comprometida en el comercio directo, desde las autoridades virreinales a las de menor rango. El beneficio que obtenían por su intervención podía llegar por distintos caminos. Bien comprando mercaderías francesas, como hizo en octubre de 1707 el capitán Francisco de Rosas, superintendente general de las Rentas del Perú y miembro de la orden de Alcántara, que en Paraca adquirió 100.000 pesos en géneros a dos navíos franceses(3); bien recibiendo regalos por hacer la vista gorda, como le sucedió al gobernador del Corral, a quien el capitán del "Comte-de-Torigny" le obsequió unas botijas peruleras de vino y aguardiente y otras bagatelas de despensa, 6 docenas de guantes, 2 docenas de medias y unas piezas de cintas de tisú, por las facilidades que le dio para vender su ropa(4); o bien cobrando a

compradores y vendedores un porcentaje sobre el monto de la operación que iba a parar a sus bolsillos.

Hay que decir, sin embargo, y en descargo de las autoridades que el cuerpo legal que regulaba el comercio era complicado, confuso y muchas veces contradictorio. Muy poco tiempo antes de terminar su reinado Carlos II dio una Real Cédula (el 28 de septiembre de 1700) prohibiendo el comercio francés con América. Por el contrario, semanas después de iniciar su reinado, el 11 de enero de 1701, Felipe V dictó otra en términos totalmente opuestos(5). Inspirado en el ordenamiento anterior, el gobernador de Chile, Francisco Ibáñez y Peralta, al enterarse del contenido de las Reales Cédulas del 3 y 11 de enero de 1701, que autorizaban a los franceses a llegar a los puertos americanos, le escribió al rey el 2 de mayo de 1702, en los siguientes términos:

"Habiéndoseles de dar bastimentos y demás pertrechos que necesitaren para sus carenas, no tienen otra moneda con que poderla satisfacer más que con ropa, porque plata ni oro, no la traen a estos parajes ni la de Francia corre aunque la trajesen, y esto es ya un género de comercio, que no se puede evitar si se les ha de ministrar lo que necesitaren"(6).

Otro problema que dificultaba la represión del contrabando era el de los abundantes conflictos jurisdiccionales existentes en la sociedad colonial. Estos conflictos podían asentarse sobre bases reales, o bien podían ser creados para que las autoridades cobraran el tercio correspondiente por los decomisos o por complicidad con los franceses(7).

Cuando en el capítulo anterior analizamos al Consulado de Lima nos detuvimos también a analizar los enfrentamientos que

opusieron al gremio mercantil con la Audiencia en funciones gobernadoras. En tanto tal, una de sus tantas actividades fue la adopción de medidas represivas contra el comercio ilícito, entre las que se incluyó el despacho de jueces de extravío a algunos puertos cercanos a Lima y la intensificación de la vigilancia en El Callao. Sin embargo, los resultados de sus gestiones fueron prácticamente nulos si se los compara con la intensidad y el volumen del movimiento comercial francés(8).

Los jueces de extravíos.

Fueron los jueces de extravíos quienes constituyeron la primera línea en la lucha contra el contrabando, y por ello cayeron sobre ellos numerosas acusaciones de corrupción y complicidad con los extranjeros. Uno de los jueces de extravíos de El Callao, Joseph Potau, nos servirá para analizar el cometido y gestión de sus asuntos. Potau fue juez subdelegado para los ilícitos comercios con extranjeros y extravíos (de ropa y plata) durante el gobierno del príncipe de Santo Buono(9). Andrés Muribe, catedrático de la Universidad de Lima y consultor del Santo Oficio, oyó decir que Potau actuaba generalmente por las comisiones que podía obtener de su gestión y contaba con delegados para la represión del contrabando, procurando sacar de la misma su "conveniencia particular", a tal punto que:

"En las...diferentes causas que actuo de contravando se señalo por rason de salarios una cresida cantidad la qual obligaba a que se le pagase aunque hubiese ocupado corto tiempo en ella"(10).

Potau tenía órdenes de Su Majestad para indultar a aquellas personas que habían comerciado con los franceses(11), in-

gresando lo recaudado en las Cajas de la Real Hacienda. El exceso de celo del funcionario, no sabemos si en beneficio de la corona o en el suyo propio, le granjeó una cantidad importante de enemistades en la capital del virreinato.

Los cargos contenidos en su juicio de residencia (realizado en forma conjunta al del príncipe Santo Buono) son bastante reveladores de los métodos empleados por los funcionarios coloniales para lucrar con el contrabando:

- 1) Utilización de su cargo de juez de comisos para obtener ventajas personales, como en la causa seguida contra Joseph de Tagle Bracho y Pedro Gómez Balvuela, o en el comiso de hierro realizado por el presidente de Chuquisaca.
- 2) Exigir crecidas sumas en concepto de salarios por las diligencias realizadas.
- 3) Recibir dádivas y regalos.
- 4) En las causas de comisos en las que actuaba no hacía las tasaciones ni la condenación de costas y salarios, ni las dejaba fenecer.
- 5) Pretender algo más de 50.000 pesos, en concepto de salarios, en la residencia del anterior virrey, Ladrón de Guevara.
- 6) Querer cobrarle a Joseph de Tagle Bracho 2.000 pesos, de los 9.000 que Ladrón de Guevara le iba a pagar para trasladarlo a México en barco, en su retorno a España(12).

En los tres años en que Potau se desempeñó como juez de extravíos ingresaron en las Cajas Reales 224.566 pesos 6 reales provenientes de 27 causas de indulto y también de los comisos. Este hecho fue esgrimido por Potau en su defensa, señalando que los dos jueces que lo habían precedido en el cargo, durante 6 años, sólo ingresaron 32.197 pesos 3 reales, y tam-

bién que en los 8 meses posteriores a su propio cese no entró en las Cajas, por concepto de comisos, ni un solo maravedí. A lo largo de su gestión recaudo 39.000 pesos por indultos (el total recaudado por este concepto entre 1717 y 1720 fue de 63.936 pesos) y 185.566 pesos 6 reales en concepto de comisos. En los cuadros 7.1., 7.2. y 7.3. se recogen los indultos percibidos durante su mandato así como los comisos realizados por las autoridades peruanas en el período aquí estudiado y los realizados exclusivamente por Potau. Un hecho que salta a la vista en el cuadro 7.2. es el bajo monto de los comisos realizados bajo el mandato de Ladrón de Guevara, lo que está relacionado, como veremos más adelante, con el hecho de que en esa época los franceses pagaban derechos por la introducción de sus mercaderías en el puerto de El Callao.

Movido por el celo que caracterizó toda su gestión, Potau llegó a realizar un comiso en la casa del hijo del virrey, quién, según los rumores que se difundían en Lima, había comerciado con los franceses en Pisco(13). En tiempos en que Potau era juez de extravíos, el alcalde ordinario del puerto de El Callao, Juan Zorrilla, salió a interceptar a un mercader del navío "Chanciller", que trataba de introducir unos géneros en Lima. Pero en vez de decomisar los fardos en cuestión, Zorrilla y los miembros de su partida se quedaron con ellos(14).

Si observamos el cuadro 7.4. veremos la importancia de las recaudaciones efectuadas por los jueces de extravíos en concepto de honorarios por los comisos realizados. Muchos de ellos sumaban al tercio de honorarios otro tercio que le correspondía al denunciante. Ante esta importante fuente de ingresos, que bien dosificada podía ser muy rentable, cabría preguntar:

Cuadro 7.1.: Indultos cobrados entre 1717 y 1720, por comerciar con los franceses sin pagar derechos.

Fecha	Interesado	Importe
13/i/1717	Joseph de Tagle y Tomás de Echarte	8.841 p 5 r
	Pedro Gómez de Balvuená	5.580 p 5 1/2 r
	Manuel Méndez	5.277 p 5 1/2 r
21/i/1717	Francisco Gómez de los Ríos	2.000 p
	Persona secreta	4.000 p
24/i/1717	Paula de Villanueva y Peralta, Vda. de	
	Joseph González de Argente	1.000 p
1/iii/1717	Phelipe de Uzeda, Joseph Rueda y Joseph	
	Fernández de Baldivieso	1.500 p
17/iv/1717	Luis Guérault de Montoran y Luis Carrasco	5.500 p
13/v/1717	Diferentes personas de Pisco	4.000 p
3/xi/1717	Julio Antonio de Jauregui, de Pisco	400 p
	Baltasar de Valderrama	900 p
	Bernaldo Perri	900 p
	Andrés Cavello	200 p
	Juan Nicolás	150 p
	Francisco Fernández de Paz	350 p
	Joseph Manrique	500 p
	Juan Galindo	550 p
	Fernando Farfan	100 p
	Pedro Cluet	300 p
	Julio de Sierra	600 p
	Benito Bohorquez	50 p
	Leonardo Barrera	50 p
	Antonio Rodamonte	50 p
	Eusebio Gimenez	50 p
	Julio Antonio de Silva	250 p
	Pedro Moreno	50 p
	Andrés Calderón	50 p
9/xi/1717	Francisco de Herboso	4.000 p
27/v/1718	Antonio de Estrimiana	1.000 p
13/i/1720	Juan Antonio Bustamante, de Arequipa	1.000 p
	Vecinos de Moquegua	4.000 p
	Vecinos de Arica	10.436 p
	TOTAL	63.936 p

A estas sumas hay que agregar las siguientes:

- El conde de Bena cobró en Arica, Moquegua y Arequipa: 34.436 pesos.
 - Juan Bautista de Orueta pagó en Cuzco 22.000 pesos.
 - En Lima se recaudaron 81.436 pesos.
- En total se recaudaron 137.972 pesos.

Fuentes: AHN Consejos 21308, ff. 169 a 169v y AGI EC 552A, ff. 292 a 296.

Cuadro 7.2.: Comisos realizados en el Perú, 1700-1722.

Años	Mercaderías s/especificar	Mercaderías francesas	Total
1700	6.890 p	-	6.890 p
1701	1.478 p 6	-	1.478 p 6
1702	346 p 4	3.320 p	3.666 p 4
1703	2.125 p	-	2.125 p
1704	1.276 p 1	-	1.276 p 1
1705	109 p	2.119 p	2.228 p
1706	54.606 p	60.565 p	115.171 p
1707	12.299 p 7	15.068 p 1,25	27.368 p 0,25
1708	661 p	10.336 p 2,5	10.997 p 2,5
1709	4.460 p	1.600 p	6.060 p
1710	2.313 p 6	-	2.313 p 6
1711	706 p	-	706 p
1712	1.702 p 2,25	-	1.702 p 2,25
1713	6.551 p 5	-	6.551 p 5
1714	3.866 p	-	3.866 p
1715	4.563 p 1,5	1.143 p 2,5	5.706 p 4
1716	1.597 p	23.483 p 3	25.080 p 3
1717	12.762 p 2	64.655 p 6	77.418 p
1718	6.383 p 7	44.115 p 7	50.499 p 6
1719	3.594 p 6,5	3.444 p	7.038 p 6,5
1720	1.526 p 2	-	1.526 p 2
1721	11.069 p 3	-	11.069 p 3
1722	14.061 p 4	44.588 p	58.649 p 4
TOTAL	152.850 p 1,25	274.438 p 6,25	429.388 p 7,5

Fuentes: AGI Contaduría 1760 - 1761 - 1762 - 1763 - 1764 - 1765
y EC 552A.

Cuadro 7.3.: Comisos realizados por Potau entre 1717 y 1720.

1717

- En Lancón, ropa vendida a Juan de Murga.....	26.000 p
- Id., a Luis de Victoria	7.206 p 1,5
- En Pisco, al francés Antonio Maceri	6.005 p
- Ropa vendida a Joseph de Cepeda	2.537 p 4
- Id., a Alonso de Valdivieso	2.013 p 3
- Oro	2.611 p 5,5
- Piñas secuestradas en Canta	3.196 p 7
- Plata	3.458 p 4,5
- Azogue	931 p
- TOTAL	53.960 p 1,5

1718

- Plata	1.037 p 2,5
- Ropa francesa vendida a Phelipe Uzeda	15.300 p
- Id. a Simón Guillén	500 p
- Id. a Luis Carrasco	2.855 p
- Plata	3.168 p
- TOTAL	22.860 p 6,5

1719

- Ropa de Francia	4.100 p
- Plata	3.719 p 5,5
- Ropa de Nueva España	100.500 p
- TOTAL	108.319 p 5,5

1720

- Ropa de Francia	425 p
- TOTAL	425 p
- TOTAL GENERAL	185.565 p 5,5

Fuente: AHN Consejos 21308.

Cuadro 7.4.: Recaudación de los jueces de extravíos en concepto de la 3ª parte que les correspondía de honorarios (algunos recibían también en determinadas oportunidades la 3ª parte del denunciante).

- Antonio Mari (1710)	2.814 p 3 r
- Joseph de Santiago Concha (1710)	284 p 7 r
- Gonzalo Ramirez de Baquedano (1714-1715)	2.394 p
- Cristóbal Calderón (1714)	1.560 p
- Cristóbal Cano Melgarejo (1715)	2.329 p 3 r
- Sebastián Palomino (1715)	1.096 p 6 r
- Juan J. Gallegos (1715)	879 p 3 r
- Francisco de los Ríos (1716)	<u>1.093 p 6 r</u>
- TOTAL	12.452 p 4 r

Fuente: AHN Consejos 21308, ff. 179v a 182.

¿cuánto interés tenían los jueces de extravíos por eliminar radicalmente al contrabando, matando de este modo a la gallina de los huevos de oro?

Dado lo delicada de su misión los jueces de extravíos debían mantener excelentes relaciones con los superiores que los habían designado, si no querían perder el cargo ante alguna denuncia formulada por algún poderoso comerciante, lo cual no era nada infrecuente. Esto es lo que nos cuenta Arzans al respecto:

"Hallábase a esta sazón Don Diego Jacinto Iñiguez muy ufano con el cargo de juez de extravíos que le había dado el virrey por haberse abonado a sí mismo diciendo

que no había otro sujeto que tan leal fuese como él para servir a su majestad. Pero mantuvo poco ese gusto... pues el día 12 de enero /de 1712/ ...él y sus secuaces extraviaron siete cargas de ropa de Francia, que la traía Juan Agustín Gamio, vizcaino, que la pillaron en Porco, siete leguas de esta Villa /de Potosí/, y se la trajo a su casa. Mas esa misma noche llegó un correo de Lima con orden del virrey para que luego al punto dejase el cargo de juez de extravíos por revoltoso y por otras calumnias que se le aplicaban. Esto fue por haber acudido don Pedro Prieto (que habiendo venido a esta Villa por el situado de Chile se quedó en ella a recoger y enviar a los franceses millares de millares de plata en moneda y en cosas que no era moneda), el corregidor don Tomás Chacón y otros señores ministros a su excelencia con quejas de don Diego por haberles extraviado dos cargas de ropa de la China"(14bis).

Los virreyes.

Eran los virreyes el máximo escalón de la administración colonial, y también ellos, de una manera u otra, se vieron involucrados en el comercio francés. Ya del Conde de la Monclova se dijo que recibió con bastante benignidad a los 8 navíos franceses que durante su mandato llegaron al puerto de El Callao(15).

Sin embargo, el que más escándalo causó fue Castellidosrius, a quien se llegó a acusar de estar implicado directamente con los mercaderes galos, y estuvo a punto de perder su puesto, en el que se mantuvo gracias a las excelentes relaciones que tenía su hija en la corte de Madrid. Castellidosrius había sido embajador español en Francia, y gracias a su puesto tuvo muy buenas relaciones con Luis XIV. Saint Simon escribió en sus memorias que fue el mismo Rey Sol el que le consiguió el virreinato del Perú(16). De ser ciertas estas afirmaciones

la dimensión del intento francés para copar el comercio colonial sería mucho más importante de lo que pudiera suponerse. Vargas Ugarte dice que parece estar bastante confirmado el hecho de que el virrey percibía el 25% del importe de las ventas efectuadas por una compañía comercial integrada por Ramón de Tamariz, Joseph de Roca, Felipe Betancourt, Antonio Mari y Bernabé Solís Bango. La sociedad tenía su centro operacional en Pisco, y una de sus primeras acciones fue la compra de todos los géneros que habían arribado en los navíos comandados por Fouquet(17). Inclusive se llegó a decir que la ropa comprada por la sociedad era almacenada en la casa que tenía Francisco de Lartiga en Pisco(18). Aquellos comerciantes no integrados en la sociedad y que se negaban a pagar el 25% eran perseguidos por la justicia(19).

Cuando Chabert llegó al Perú, Castellidosrius se encargó de hospedarlo y agasajarlo, "dándoles mesa franca.../y/ coche y calesas para pasearse"(20). El capitán Porée, del "Assomption", llegó a decir que el virrey era mil veces más francés que español, que amaba al rey francés por sí mismo y no por ningún tipo de interés y que inclusive se desvivía en cumplidos hacia los franceses(21).

Entre los cargos que en 1709 se le hicieron a Castellidosrius, y que como se dijo más arriba estuvieron a punto de costarle el puesto, figura el siguiente:

"Que por la misma mano [de Antonio Mari] trata y comercia publica y frecuentemente con los Navios de extrangeros que llegan a aquellos Puertos; siendo esto con tanto extremo, que si algunos Particulares quieren tener parte en este comercio contribuyen al Virrey por medio de la Compañía que tiene formada dicho Mary con un veinte o veinte y cinco por ciento"(22).

Pese a la envergadura de los cargos presentados y la contundencia de las pruebas en su contra, las actuaciones se terminaron archivando y su nombre fue oficialmente declarado sin ningún tipo de mancha. La responsabilidad de tal situación se debió a su hija Catalina. Gran parte de los problemas que tuvo en el Perú se debieron a los conflictos sostenidos con los oficiales coloniales, molestos por la rapidez con que Castelldosrius ubicó a sus partidarios en sitios estratégicos del virreinato, como los corregimientos de Chancay, La Vacuña, Cajatambo, Nazca, Huánuco, Ica y los puertos de Pisco y Payta. También se aseguró la buena voluntad de las autoridades de Arica, El Callao, Concepción, Guayaquil y Trujillo, todos puertos importantes del Pacífico. Desde esta posición de fuerza el virrey controlaba el comercio de los franceses, e inclusive, como dice Walker, lo facilitaba y posibilitaba la penetración de los productos europeos en el interior del país(23).

El más importante de los centros operacionales del comercio francés destinado a Lima era Pisco, y su control significaba grandes ganancias. Sainz-Rico afirma que Castelldosrius quería poner como corregidor de Pisco a una persona de su confianza y que ello le valió los cargos formulados en su contra por Francisco Espinosa de los Monteros (que ya estaba nominado para el cargo)(24). La duda que queda flotando en el aire reside en si la persona de "confianza" iba a "impedir o, por lo menos, limitar las indebidas introducciones", como afirma Sainz-Rico, o si por el contrario, iba a sacar buen partido de las mismas.

Estrechamente ligados a Castelldosrius estaban los catalanes Antonio Mari Ginovés y el capitán de Infantería Ramón de Tamarit, sobrino del virrey y jefe de su guardia personal, los

que, junto con Bernardo de Solís Bango y José de Rozas, conde de Castelblanco, habían integrado la mencionada sociedad que operaba desde Pisco con la anuencia del capitán Betancourt, ubicado allí por el virrey como corregidor. Los soldados a cargo de Tamarit custodiaban las salidas del puerto, no para que no salieran productos extranjeros, sino para controlar que los que salieran hayan pagado el 25% exigido como contribución por el entorno del virrey. Aquellos que no habían abonado los "impuestos" corrían el riesgo de ver decomisadas sus mercaderías (25). Incluso se llegó a decir que los tratos que realizaban los franceses en Arica, Concepción y El Callao, descontando por supuesto a Pisco, contaban con la "saviduría y permission del virrey"(26).

Pieza importante en el negocio eran las extensas haciendas que Rozas poseía en las inmediaciones de Pisco y que se utilizaban como almacenes de las mercaderías compradas(27). Un eclesiástico, al que se le embargaron unos productos franceses denunció que en las casas de Rozas había contrabando almacenado por un valor que oscilaba entre los 3 y los 4 millones de pesos(28). Además, existen datos de una actividad comercial conjunta de Antonio Mari y Joseph de Rozas, en 1698, cuando Juan González de Asiego, que pasaba a México, llevaba 20.000 pesos librados por Bernardo de Solís Bango a favor de ambos personajes, para que en México los entregara a Tomás Casimiro de Rozas(29).

Posteriormente encontramos a Joseph de Rozas, cuando en 1701 estaba a punto de salir para Guatemala a hacerse cargo de su presidencia, que había comprado en 30.000 pesos. En esas circunstancias le llegó la noticia del Decreto de Reformas de

Felipe V y no tuvo más remedio que suspender su viaje(30). Por algún motivo que desconocemos el maridaje entre el virrey y Joseph de Rozas terminó muy pronto. Probablemente porque las denuncias contra Castellldosrius arreciaban y podían llegar a costarle el puesto, tal como estuvo a punto de suceder, el virrey decidió arremeter contra su socio con tal de salvar su pellejo. Así es que Rozas terminó embarcándose en "L'Aimable"; sin licencia, según Castellldosrius, y "con permiso de V.Mag. para recibir a bordo de su Almiranta Real a todos los pasajeros que gustassen emprender el mismo viage", según el relato personal de Rozas. En los cargo que el virrey formuló en su contradijo que a causa de haber embarcado ilegalmente no le pudo cobrar el 7% de la avería de dos mares por los 200.000 pesos que llevaba consigo(31). En la documentación francesa se habla de que Rozas llegó a Francia con al menos 100.000 escudos(32).

A principios de 1726 y en la Armada que se dirigía a Panamá, el hijo de Castellldosrius embarcó 40.000 pesos, producto de la herencia de su padre, con el objeto de fundar un mayorazgo en España. Con ese motivo solicitó al Consulado que no se le cobraran los derechos correspondientes, su petición fue aceptada(33).

Según Alsedo, el virrey Diego Ladrón de Guevara desarmó la escuadra del Mar del Sur por los elevados costos que suponía a su mantenimiento para el erario público. Como contrapartida de lo anterior ofreció a todos los navíos franceses que se hallaban en el Pacífico la posibilidad de pasar a El Callao, donde tendrían permiso para vender sus mercaderías, con el objeto de proteger así la capital del virreinato(34).

Tras la celebración de su juicio de residencia fue conde-

nado a pagar 20.000 pesos por haber permitido "tácitamente" el comercio de los navíos extranjeros, y con otros 40.000 por permitir tratos con los mismos. Por el contrario, fue absuelto del cargo que se le había imputado en el sentido de que no había hecho lo posible para evitar los extravíos de oro y plata sin quintar(35).

Su sucesor, Diego Morcillo, arzobispo de La Plata, embarcó en Arica, en contra de las disposiciones reales, en un navío francés para dirigirse a Lima a asumir el cargo(36). Su gobierno se caracterizó por haber otorgado licencias para comerciar a varios mercaderes franceses, esgrimiéndose argumentos como el siguiente:

"En el aviso que proximately llegó a estos R.nos se sirve su Mag.d el Rey mi s.or, (que Dios g.de) noticiarme como en el R.no de Inglaterra se aprestava una esquadra para pasar a este Mar del Sur e intentar en el mui dañosos designios, ordenandome haga todas las prebenciones convenientes al fin de embarazarselos, y haviendoyo hecho a este efecto Junta de Tribunales y considerandose en ella por todos los Ministros q. la componen el q. hallandose dentro de este dho. Mar diferentes bajel-les de la Nacion de Vmdes. cuja conzervacion y defenza no es de menor cuidado y atencion mia por lo que se unen los intereses de ambas monarquias y que estando repartidos en barios puertos podran peligrar tanto quanto pueden recogidos aprovechar a la propia seguridad como a la de esta ciudad y su Presidio: se resolvió el que luego se les de la noticia, a Vmdes. para que quanto antes se pongan en viaje de qualesquiera parajes en q. se hallaren; a este Puerto del Callao, y asi lo executo en esta ocassion, encargando a Vmdes. de parte de su Magd. lo executen puntualm.te, q. de la mia les ofresco seran acomodados en el con mui favorables condisiones como lo ha experimentado hastaqui D.n Nicolas Brut Cap.n del Gran Santi Espiritus y que en todo procurare demostrar-les los efectos de una verdadera venebolencia, Nro. Sr. Ge. a Vmdes. ms. as. Lima 25 de Junio de 1712 = Fdo.

Diego Obispo de Quito = A los Cap.nes y demas Cabos de los Navios franzezes que llegaren y estubieren surtos en los Puertos de la Jurizdiz.n de Arica"(37)

En el juicio de residencia celebrado contra el príncipe de Santo Buono se formularon los siguientes cargos:

- 1) No haberse comportado como debía en el manejo y distribución de la Real Hacienda.
- 2) Haber tratado y contratado por si (y sus criados y allegados) y por interpósitas personas.
- 3) No haber investigado ni reprimido a los que en su jurisdicción se habían interesado y mezclado "en el pernicioso comercio de extranjeros" (léase con los franceses).
- 4) No haber cuidado que los extranjeros (otra vez léase franceses) que se habían quedado o avecindado en el Perú, volvieran a Europa.

En su defensa Santo Buono dijo que al principio de su gobierno despidió a un criado suyo, Jorge Toreli, por haber tenido tratos y contratos con extranjeros. Toreli fue apresado cuando comerciaba con una nave francesa en el puerto de Lancón, capturándose luego a otras autoridades. Simultáneamente Santo Buono encargó a Potau la represión del contrabando y adoptó una serie de medidas contra el comercio francés, entre las que se contaba el envío de autoridades especiales a todos los puntos del interior del virreinato, principalmente a las provincias de la Sierra y Guamanga, y a Arica, Moquegua, Arequipa y Cuzco. Gracias a su política se recaudaron 137.872 pesos en concepto de indultos y 234.979 pesos 4 1/2 reales que por comi sos de ropa, oro y plata ingresaron en la Real Hacienda(38).

Un papel importante en lo referente al tema también lo

cumplieron las autoridades locales, en todos sus niveles. Sin embargo, su actuación no está exenta de vacilaciones y contradicciones. Por un lado son obvias las implicaciones de extensos grupos sociales con la actividad mercantil francesa, pero por el otro había que guardar las formas, de tanto peso en la sociedad colonial. Esto se ve, p.e., en lo actuado por el Cabildo de Santiago de Chile en lo referente a la expulsión de unos bajeles franceses del puerto de Valparaíso en 1706(39). Para estudiar su papel con mayor detenimiento nos detendremos más abajo en el estudio de dos personajes concretos: el corregidor Ovexas y el presidente de Chile Ustáriz.

La Audiencia como virrey.

En su Historia del Perú Lorente destaca la labor desarrollada por la Audiencia contra el comercio francés. En este sentido fue notorio el esfuerzo que desarrolló en la elección de autoridades para el Consulado de Lima, en 1707, tratando de que se eligieran a sus propios candidatos, los que teóricamente favorecerían la represión del comercio ilícito. Esta actitud de la Audiencia se debió a las reticencias mostradas por el Consulado para participar en la Feria de Portobelo. Incluso afirma Lorente que:

"Solicitado el Consulado de Lima para que activase la expedición de los caudales, contestó que era imposible su salida para el istmo, empleándose todos en el más lucrativo y expedito comercio con los navios franceses (40).

La Audiencia acabó finalmente imponiendo su criterio, y así fue como se eligió a Pedro de Olartua y José de Garazatua

como Prior y Cónsul del Consulado de Lima. Su presentación ya había provocado la oposición de una parte importante de los miembros del Consulado, sin embargo, su elección no supuso ningún grave contratiempo para los mercaderes franceses. De todas formas, la actuación de algunos oidores, dejó bastantes dudas sobre su real relación con los franceses. Como ya veremos, especialmente sonado fue el asunto de los situados.

El estado de la Armada y la represión del contrabando.

Cuando Castellanos asumió como virrey se encontró con una situación lamentable en la Armada del Mar del Sur(41), lo que equivalía a decir que sus posibilidades de reprimir el accionar de los franceses en el mar eran mínimas, y se limitaba la vigilancia al control costero, con las mayores dificultades que esto suponía. El estado de la Armada obligó a las autoridades peruanas a hechar mano en repetidas oportunidades de los navíos franceses para reprimir a los piratas ingleses que se internaban en el Pacífico.

En determinadas oportunidades podía llegarse a prescindir de los franceses, tal como escribe el conde de la Monclova:

"Estos cinco navios de franceses que nos pueden servir de auxiliares nos sobran en esta ocasion, pero nos ayudaran mucho si los piratas fuessen mas fuertes, pues pelean con ellos como nosotros mismos, aunque a la verdad su intento particular es vender sus generos en este Pais"(42).

Entre las embarcaciones francesas que salieron en persecución de ingleses destacan las siguientes:

- El "Saint-Joseph", que en junio de 1704 estaba en El Callao, y salió en persecución de William Dampier. En retribución pu

do vender sus productos en El Callao, junto con el "Baron-de-Breteuil" y el "Saint-Esprit", pagando los derechos correspondientes(43).

- El "Saint-Esprit" junto con el "Assomption" y 3 navíos españoles, bajo el mando de Pablo Alzamora, fueron a perseguir navíos enemigos, en julio de 1709.
- El "Sainte-Rose", fue alquilado en 1713 por el virrey en 5.000 pesos mensuales para perseguir a dos naves piratas inglesas, que habían atacado dos buques españoles frente a las costas de Payta, llevándose 400.000 pesos. En septiembre el "Sainte-Rose" capturó una embarcación inglesa de cerca de 30 toneladas y en enero de 1714 volvió a El Callao, haciéndose a la mar nuevamente al mes siguiente decidido a hacer el corso por su propia cuenta. Por la búsqueda de los piratas ingleses cobró 24.602 pesos 5 1/2 reales(44).

Sin embargo, los navíos franceses no se utilizaban sólo para proteger las costas contra los ingleses, transportar caudales públicos o privados, ni para llevar a las autoridades de un puerto a otro, sino también para transmitir órdenes de la administración española(45).

Los situados.

El envío de situados a diferentes partes del imperio español, por parte de Lima y México, consistentes en caudales que se dedicaban a la defensa de puntos estratégicos, significaba la posibilidad de que la administración central ahorrara una cantidad importante de dinero, al ser éstos de responsabilidad directa de los ya mencionados virreinos. Si bien se había establecido en el puerto de Valdivia que parte de los sueldos co

rrespondientes al situado de Lima se pagaran en ropa, esto rara vez se hacía así ya que lo común era que el gobernador se a poderara de los productos que se remitían para luego venderlos, una vez que se aseguraba el monopolio del mercado(46).

Durante el cumplimiento de su gestión gubernativa la Audiencia de Lima puso mucho celo en el envío de los situados. En el primer situado enviado a Valdivia se gastaron 70.000 pesos, pero sólo 3.000 pesos en flete, al obtenerse buenas condi ciones de los dueños de los barcos. En el segundo situado enviado por la Audiencia se produjeron algunas modificaciones. Se enviaron 20.000 pesos en efectivo (en reales) y se destinaron 34.543 pesos 3 reales para la compra de mercaderías. Apparently el situado se remitía incompleto, pero en realidad las mercaderías compradas se tasaron en 50.060 pesos, valor mu cho mayor que el pagado. Según su Relación de Gobierno, la Real Audiencia pudo ahorrar 15.456 pesos debido al celo de los oidores, que consiguieron géneros a unos precios extraordinariamente bajos. Coincidió con Tovar Velarde en el hecho de que si nos hiciéramos eco de los rumores que circulaban en Lima, los que acusaban a algunos magistrados como cómplices del comercio francés, podríamos sospechar que las mercaderías del si tuado provenían de los navíos galos, y que algún alto personaje había participado de la compra, sacando una buena tajada co mo comisión y habiendo garantizado buenas condiciones de venta a los franceses por la rebaja otorgada(47). Si tenemos en cuen ta que los situados que en 1715, 1716 y 1717 se dirigieron a Valdivia, compuestos parte en dinero y parte en mercaderías (ver cuadro 7.5.), podemos sospechar con un alto grado de probabilidad que en el caso anterior el situado también llevaba

Cuadro 7.5.: Composición del situado de Valdivia en 1717 (las cifras en pesos).

-	4.209,75	varas de ruan florete	6.314,625
-	202	piezas de bretañas angostas	1.717
-	1.231,70	varas de bratañas anchas	1.847,563
-	3.170,25	varas de Paños de Quito	14.266,125
-	13.967	varas de ropa de la tierra	11.348,188
-	6	piezas de cambray batista	216
-	9	resmas de papel de Génova	144
-	3,04	quintales de cera	684
-	19	libras de hilo repasado	125,500
-	6	libras de hilo blanco	54
-	20	docenas de cuchillos de marca mayor ...	180
-	100	botijas de miel	1.200
-	9	colchones	108
-	10	fresadas	100
-	7	pabellones cameros	392
-	5	gruesas de botones de oro y plata	90
-	13	juegos de botones para vestidos	208
-	538	libras de añil	2.040,500
-	4	libras de incienso	16
-	8	masos de cuerdas	64
-	48	pares de medias de Inglaterra	288
-	58,50	onzas de cuchillejos de oro y plata ...	204,750
-	60	sombreros de brea	270
-	50	sombreros de vicuña	425
-	2	quintales de pabilos	120

//////////

////////

-	50	onzas de encajes de oro y plata	275
-	156,50	varas de bayeta de Castilla	1.486,750
-	40	arrobas de aceite	280
-	2.040	masos de tabaco	765
-	200	arrobas de azúcar	1.500
-	12	quintales de jabón	498
-	1	pieza de barracón de Berbería	91
-	6	piezas de choletas	210
-	2	libras de clavo de comer	36
-		géneros de botica	300
-	15	varas de brocato	300
-	594	varas de jerga	445,500
-	44	lías	8,250
-	52	varas de crudo	39
-		abrigo	6,500
-	6	piezas de sempiternas	360
-	170,50	varas de jerga para abrigo	127,500
-		losa	200
-		gastos	650
-	TOTAL	.....	49.999,750

Fuente: AGI EC 552A, ff. 261 a 263.

productos franceses(48).

En la constitución del situado de 1717, valorado en 50.000 pesos, vemos la importancia de los productos manufacturados europeos, especialmente franceses, que representaban un 28,3% del total. Sin embargo, el ítem más importante son los productos de la tierra, ya que sólo los paños de Quito y la ropa de la tierra suman el 51,2%. Al margen de las mercaderías enviadas a Valdivia, se remitieron las siguientes cantidades de dinero:

1701	10.338 p
1703	10.946 p 3 r
1704	11.254 p 2 1/2 r
<u>TOTAL</u>	<u>32.538 p 5 1/2 r</u>

Permisos de venta otorgados a los franceses.

En principio hay que separar los permisos otorgados por el rey, o algún alto funcionario de la corona, de aquellos concedidos por las autoridades coloniales, por cualquier motivo, y que les hayan permitido a los franceses la venta de sus productos.

A principios de 1703 zurcaban las costas del Perú dos ba-jeles ingleses al mando de Guillermo Dampier, que fueron perseguidos por otros tres barcos franceses. A la llegada de uno de ellos a El Callao, el "Saint-Joseph", el virrey decidió que:

"Considerada la desnudez de ropa que padece esta ciudad, y el Reyno por la retardacion de los Galeones, con el parecer de toda la Junta...di permiso para que pudiesse dicho vagel comerciar los generos y mercaderias que trajese, pagando los Reales derechos de V.M que regularmente pagan los españoles"(50).

Una vez en El Callao, y después de muchas diligencias, Chabert consiguió, algunos años más tarde del suceso anterior, que Castellanos lo autorizara a vender sus productos (hierro y lona) por valor de 20.000 libras (unos 5.000 pesos). Según Bory, el mercader de su expedición, las mercaderías que llevaba para vender, según había comunicado oportunamente a Antonio Mary, eran las siguientes:

Tela para velas	2.357,10 libras
Ferretería (herrajes, etc.) .	743,1 libras
Hierro en barras	10.040 libras
Clavos	<u>6.889,10 libras</u>
TOTAL	26.040,1 libras

Finalmente se vendieron mercaderías por valor de 4.973 pesos, ya que algunas de las desembarcadas no se pudieron vender, y se debió devolverlas a bordo. Los productos vendidos tuvieron que pagar 547 pesos de derechos, correspondientes al 5% de almojarifazgo, 4% de alcabala y 2% de avería del sur. También se vendieron 28 negros a 33,5 ducados de oro, por un total de 11.200 pesos, pagándose 23 1/3 ducados por derecho de entrada por cada pieza de Indias y el 4% de alcabalas, ascendiendo a 1.283 pesos 2 1/2 reales los derechos y a 488 pesos la alcabala. Por la venta del navío "Royal-Saint-Jacques", que se declaró se había vendido en 5.000 pesos, aunque en realidad lo fue en 14.000, la alcabala fue de 200 pesos. Por todo concepto, Chabert debió haber pagado 2.478 pesos 2 1/2 reales(52). Sin embargo, Chabert realizó otras ventas de tipo ilegal, ya que durante todo el tiempo que permaneció en Lima tuvo plena libertad de movimientos, pudiendo desplazarse a El Callao en cuan-

tas oportunidades lo consideró conveniente, entrando en contacto con los navíos franceses que permanecían en la costa y a los cuales Castellldosrius no impidió "ni el tráfico ni el desembarco"(53).

Sin embargo, Chabert argumentó que lo vendido no le alcanzaba para hacer frente a los gastos necesarios para alistar su barco para el retorno, y que en función de eso necesitaba 25.000 pesos más. Tras muchas discusiones el virrey le negó el permiso de venta, pero le entregó dicha suma como adelanto de lo que se despacharía en su navío para el rey de España(54). Castellldosrius también autorizó el embarque de dinero por parte de particulares en los navíos de Chabert. Pese a que no se publicó ningún bando en ese sentido, sí se hizo público "que no se pondría embarazo a ninguno de los que...quisieran embarcar sus efectos"(55).

Tras el saqueo de Guayaquil por parte del pirata inglés Rogers también se otorgaron permisos de venta. En esa ocasión se decidió que los navíos que en ese momento se hallaban surtos en El Callao (el "Notre-Dame-de-l'Assomption" y el "Saint-Esprit") desembarcaran sus mercaderías y las vendieran pagando los reales derechos. El objetivo de tal medida era que los franceses contribuyeran con sus "bajeles, gente y armas" a la defensa del virreinato(56).

Al margen de los permisos ocasionales que se podían otorgar en América por parte de las autoridades virreinales o locales, lo cierto es que la prohibición existente en la metrópoli tendió a desaparecer a partir de 1710, cuando el mismo rey de España firmó pasaportes autorizando a los buques franceses a pasar al Mar del Sur. Quien en realidad se ocupaba de distri-

buirlos era el duque de Alba, en ese momento embajador español ante Luis XIV. Cabe formularse la pregunta, al igual que se la hace Dahlgren, de porqué la corona española iba contra su propia legalidad. En este sentido el historiador sueco apunta dos posibles respuestas: o bien porque el gobierno español esperaba aumentar sus ingresos con la venta de los pasaportes; o bien porque se quería ayudar al duque a salir del colapso financiero en que se hallaba, y se le entregaron entonces los pasaportes en cuestión. Dahlgren se inclina por la última posibilidad. Lo cierto es que existieron algunos conflictos entre los armadores de Saint Malo y el duque de Alba, al querer éste controlar el armado de todos aquellos buques que se dirigieran al Mar del Sur, con el objeto de vender las licencias al mejor precio posible(57).

El 26 de febrero de 1712 se autorizó mediante una Real Cédula a Jacinto Gardin, capitán del navío "Saint-Clément", a pasar a Indias a comerciar, sin tener que pagar allí ningún tipo de derechos. El 21 de noviembre de 1713 el corregidor de Arica, Ovexas, recibió una carta del virrey Ladrón de Guevara, fechada un mes antes, en la que otorga el consentimiento para que, en razón de la mencionada cédula, Gardin desembarcara ropa para la venta en los términos de su corregimiento. Ovexas respondió que no podía cumplir con lo ordenado hasta no ver el original de la cédula, por lo cual hizo salir al "Saint-Clément" de Arica(58).

A principios de octubre de 1716 llegaba a Lima el nuevo virrey, el príncipe de Santo Buono, quien encontró fondeados en El Callao a los navíos franceses "Chancellor" y "Saint-Pierre". Dichos navíos se encontraban en julio del mismo año

en Arica y fueron utilizados por el arzobispo de Charcas para viajar a Lima a hacerse cargo de su interinato como virrey. Como compensación por el viaje el arzobispo les otorgó licencia para vender públicamente sus productos(59). Otro problema que tuvo que afrontar el nuevo virrey fue la presencia en Pisco de 4 navíos que estaban comerciando con el consentimiento del corregidor(60).

Era bastante frecuente que las autoridades locales otorgaran permiso a los franceses, los que muchas veces tenían que pagar los derechos de aduana. Así fue como el corregidor de Concepción, Juan Corral Calvo de la Torre, autorizó en 1712 a 3 navíos franceses, "Incarnation", "Concorde" y "Saint-Charles", a comerciar por valor de 1.800, 3.000 y 6.000 pesos pagando los derechos (en el último caso sólo se gravaban los primeros 4.000, pudiendo vender los otros 2.000 en forma libre)(61). Esta actitud le valió, tras su juicio de residencia, una multa de 4.000 pesos. Calvo de la Torre se defendió argumentando que autorizó la presencia de navíos y la venta de algunos de sus productos ante el peligro de un ataque inglés, y como contrapartida por la oferta realizada, los capitanes decidieron permanecer tres meses en el puerto. Antes de la partida de las navíes le pidió a los capitanes la relación del vino, trigo y frutos que había comprado, junto con la lista de los vendedores, a fin de que éstos pagaran los derechos que adeudaban(62).

El presidente de Chile, Juan Andrés de Ustáriz, era bastante crítico con respecto a Calvo de la Torre. Lo acusaba de tener tienda pública en Concepción, administrada por Juan Meléndez. En esos años había carencia de Trigo, y Calvo de la Torre compraba con ropa francesa las raciones que correspondían

a los soldados, raciones que sacaba de los almacenes reales y luego vendía en Lima. También se ocupaba de vender a los franceses carne, cecina y vizcocho. A fin de poder confeccionar es tos últimos instaló en su casa una panadería pública y valiéndose de su autoridad se aprovechaba de varias mujeres del pueblo, que amasaban y cocían el vizcocho(63).

Ya hemos visto como muchas veces los permisos otorgados suponían que los franceses tuvieran que pagar los derechos a la Real Hacienda, siendo éstos importantes en numerosas ocasiones. Gracias a las gestiones de Diego de Almagro el "Saint-Joseph" pudo comerciar en Lima pagando 53.000 pesos de derechos (64). Con las mismas condiciones vendieron el "Saint-Esprit" y el "Baron-de-Breteuil"(65).

Durante el gobierno de Ladrón de Guevara se permitió a los franceses vender sus productos contra el pago de la alca bala, almojarifazgo y avería. El virrey informó al Consejo de Indias que entre mayo de 1711 y septiembre de 1713 había recaudado 138.318 pesos en concepto de alcabalas y 15.209 pesos 7 reales por almojarifazgos, cobrados a los comerciantes franceses(66). Los navíos franceses que contaban con permiso para ne gociar debían depositar todas las mercaderías que llevaban a bordo en la "Administración" de El Callao. Tenían que pagar el 13% si llegaban a El Callao con la carga entera y el 16% si ya habían vendido una parte en algún otro puerto. A eso debían su marle el 3% por derechos reales y del Consulado. Sin embargo, los porcentajes mencionados no cubrían "los presentes que es necesario hacer secretamente al virrey y a los oficiales reales"(67). Arzans abunda en este hecho y dice que el 16% (13 se cobraba a los franceses y 3 a los españoles) era percibido por

los corregidores en los puertos, pero en su propio beneficio, sin entregar nada a las Cajas Reales. La información está basada en una respuesta dada en su día por el virrey Santo Buono (68). Así fue como el "Notre-Dame-de-l'Assomption" pagó durante su estadía en Lima, en 1709, 63.814 pesos de derechos, correspondientes al 13% de la venta de 493.165 pesos en diversos productos(69).

Entre 1712 y 1716 fueron 21 los navíos franceses que vendieron sus cargamentos en El Callao, por un importe superior a los 3.237.082 pesos 7 reales (ver cuadro 7.6.), abonando 443.273 pesos 1 real por derechos de importación. A estas cifras hay que agregar el importe de las ventas del "Deux-Couronnes-Catholiques", que a fines de 1711 "vendió su cargazon a bordo del, para lo qual viajo un consul del tribunal del Consulado y corrio con este encargo y entero al dho. tribunal lo que ymportaban los reales derechos de dha. venta de mercadurias"(70). El capitán de la nave, Jean Vivien de la Vicomte tuvo que pagar 112.132 pesos por dicho concepto(71). Estos datos nos permiten rectificar la afirmación de Lorente (recogida luego por Moreyra y Villalobos) de que sólo fueron 3 los barcos que pagaron los derechos a lo largo de todo este período(72).

Según los asientos firmados por el Consulado, correspondí a a los administradores nombrados por el mismo tribunal la percepción de algunos de estos derechos, como la alcabala y el almojarifazgo. En base a este hecho, el Fiscal de la Audiencia acusó al Consulado de lucrar con el comercio francés debido a la percepción de estos derechos. La respuesta del Consulado quería esconder, detrás de su acostumbrada retórica, unas contradicciones que resultaban obvias. Estos eran sus argumentos:

"En cuanto a que de las mercaderías de ilícito comercio haya cobrado el Tribunal los derechos sencillos o doblados, se niega que haya incurrido en esta ligereza, porque si alguna vez se hubieren cobrado (que tampoco es probable) habrá sido por los Administradores a cuyo cargo está su recaudación, después de introducidas las mercaderías en esta Ciudad, y vendidas por los introductores, sin que haya tenido noticia el Tribunal, porque como en los dichos Administradores no reside la facultad de averiguación de delitos, ni son delatores para la acusación, habrán atendido sólo al cumplimiento de su obligación, solicitando el aumento de sus cobranzas, sin solicitar otras averiguaciones; y cuando tuviese entendido el Tribunal extrajudicialmente que se hubiesen introducido, algunas mercaderías, le sería muy difícil, y aun imposible averiguarlo judicialmente. Y si se discurre que aunque el Tribunal no ejecute por sí este género de cobranzas, podrá ordenar a los Administradores que las hagan, será reparo que contradiga a lo formal de la gravedad del perjuicio, porque el Tribunal sólo atiende a evitarle en lo que alcanza su posibilidad; y no debe entenderse que por el corto interés de cobrar algún derecho doblado o sencillo, abandona la causa principal de la ruina cuando es notorio el eficaz cuidado que ha puesto en la solicitud del remedio(73).

También el "Solide" pagó 9.053 pesos 4 reales de derechos en los puertos de Valparaiso (se pagaron al gobernador y al corregidor), Arica e Ilo.

Otro problema relacionado con la percepción de derechos es el cobro del indulto, pero como esto se realizaba en Francia, de ello me he ocupado en el capítulo II.

Recaudaciones de la Real Hacienda.

Un ítem relacionado con nuestro tema era lo recaudado en materia de comisos. En Concepción, entre 1703 y 1712 se recaudaron 10.274 pesos 5 1/2 reales, si bien hay que resaltar que

Cuadro 7.6.: Pago de derechos en el puerto de El Callao por los navíos franceses (del 29/v/1712 al 21/iii/1716).

Fuente: AGI EC 550A, ff. 476 a 490.

Embarcación	Alcabalas y Almojarifazgos	Averías	Total Vendido
Sancti Spiritus (Cap. Nicolás Grut)	40.140 p	29.434 p 2 r	535.168 p
Armifona (Fernando de Arquistar)	9.280 p	7.210 p 4 r	103.118 p
Virgen de Gracia Santon (Francisco Goret)	1.693 p 5 r	1.511 p 2 r	20.588 p 2 r
San Francisco (Julian Marion)	249 p 3 r		
San Francisco (Fernando Gallo)	1.352 p 6 r	2.729 p 2 r	38.988 p 7 r
San Luis (Enrique Bueno)	1.932 p 4 r		
Reyna de España (Brunet)	223 p 5 r		
Encarnación (Alonso Briñon)	6.004 p 4 r	4.669 p 6 r	76.712 p
Mariana (Julio Pyon)	4.565 p 6 r	3.594 p 4 r	59.350 p 1 r
Reyna de España y Buen Pastor (P. Loriel)	777 p 6 r	604 p 7 r	8.642 p
Príncipe de Asturias (Julian Chivillo)	29.421 p	37.364 p 2 r	533.770 p 5 r
Santa Rosa (Juan de San Juan)	64.196 p 5 r	47.077 p 4 r	855.955 p 1 r
Delfin (Luis del Fresno)	28.394 p 3 r	20.822 p 4 r	378.592 p
Nta. Sra. del Loreto (Gil de la Gee)	7.524 p 4 r	5.518 p	100.326 p 2 r
Luis Carlo (Joseph Bricurt)	13.438 p 7 r	9.855 p 1 r	179.185 p 5 r
Descubierta (Miguel Boccaangel)	760 p 5 r	557 p 6 r	10.142 p
Marqués de Malbue	11.087 p 2 r	8.130 p 2 r	147.830 p 4 r
Mariana (Joseph de la Vicomte)	6.476 p 3 r	4.749 p 3 r	86.352 p
Bien Amada (Nicolas de Cortilla Ardobin)	1.101 p 4 r	807 p 6 r	14.687 p 2 r
Jordan (Juan Bta. Jordan)	3.837 p 1 r	2.813 p 7 r	51.162 p 6 r
Marcial (Fernando de la Vilcolert)	2.738 p 2 r	2.008 p 1 r	36.511 p 4 r
TOTAL	253.814 p 2 r	189.458 p 7 r	3.237.082 p 7 r

En xi/1711 el navío Dos Coronas pagó 112.132 pesos de derechos por una venta de 862.553 ps 7 r

para los años que van de 1704 a 1707 carecemos de datos. Las percepciones anuales fueron las siguientes:

1703	2.196 p
1704	s/d
1705	s/d
1706	s/d
1707	s/d
1708	250 p
1709	-
1710	-
1711	963 p
1712	6.145 p 5 1/2 r(75).

De todas formas, hay que resaltar la escasa entidad de los comisos y su poca representatividad frente al total comercializado. También es escasa su representatividad frente al conjunto de las recaudaciones de la Real Hacienda. Entre el 1 de enero de 1708 y el 31 de diciembre de 1718 se recaudaron en Concepción, por todos los conceptos, 98.718 pesos 3 1/2 reales.

En el resto de Chile, en el período comprendido entre 1710 y 1715 se realizaron los siguientes comisos:

1710	2.800 p 5 r
1711	789 p 3/4 r
1712	-
1713	-
1714	22.585 p 3 1/2 r
1715	5.997 p 4 r

Lo que supuso un total de 32.172 pesos 4 3/4 reales(76).

No todo lo recaudado por la Real Hacienda provenía de los comisos, y en general, en todo Perú, la recaudación atravesaba un importante descenso. Ni bien llegó a Lima Castelldosrius pidió a los oficiales reales un estado de la Real Hacienda, ya que ante la negativa de los comerciantes a colaborar con los esfuerzos bélicos, los recursos públicos serían destinados a satisfacer las demandas reales. Sin embargo, la situación no podía ser peor. Los ingresos medios anuales de la Caja de Lima, incluidas las partidas remitidas por las restantes cajas del virreinato, ascendían a 1.477.332 pesos, pero los gastos anuales (incluidos sueldos y situados) sumaban 1.658.609 pesos; es decir, que el déficit anual medio era de 181.609 pesos.

Y aquí no acaba todo. La deuda de la Real Hacienda al finalizar el gobierno del conde de la Monclova era de 4.794.231 pesos, que se incrementaron durante el gobierno de la Audiencia hasta llegar a los 5.526.000 pesos. Por su lado, las reservas efectivas apenas llegaban a los 616.000 pesos, en vez del millón que había presumido la Audiencia.

Las gestiones de Castelldosrius, que prácticamente limpiaron las Cajas provinciales y cuanta otra fuente de dinero existiera, le permitieron reunir al finalizar el año 1.789.188 pesos, que con las existencias de Caja sirvieron para atender los gastos más urgentes de la Administración y remitir 1.379.310 pesos al monarca. En la misma flota en que se envió ese dinero se llevó a Panamá un situado de 275.314 pesos, pese a ello, un motín de la guarnición obligó al gobernador de Panamá a incrementar dicha suma en 400.000 pesos para poder pagarle a sus tropas. Resulta evidente que el pago de los sueldos a

los soldados mermó el envío que se le hacía al rey.

Sin embargo, la corona seguía requiriendo constantemente fondos para poder hacer frente a los gastos de la guerra. Con nuevas instrucciones en ese sentido llegó a Lima el 17 de mayo de 1708 un navío del rey de Francia, "L'Aimable", al mando de Michel Chabert. Pese al lamentable estado del erario y a las reticencias del comercio local a colaborar, Castellldosrius pudo juntar 300.000 pesos para enviar a España con Chabert. No fue el virrey el único en aprovechar esta expedición para enviar fondos al monarca. Juan del Corral Calvo de la Torre, oidor de la Audiencia de Santiago de Chile, remitió 4.000 pesos recaudados por la Real Hacienda de Concepción(77).

De los 300.000 pesos enviados desde Lima, los comerciantes prestaron 250.000, con un interés del 8% y con la garantía de las joyas personales del virrey y de la próxima partida de plata que debía llegar de Potosí. Los 50.000 pesos restantes fueron aportados por el provincial de los franciscanos, fray Gregorio Martínez Mancera, quien para hacer posible el préstamo tuvo que contravenir las Constituciones de la orden y algunas bulas pontificias. La suma de los esfuerzos realizados por Castellldosrius le permitieron remitir a la corona, en menos de dos años de gobierno, 1.679.310 pesos. Es importante tener en cuenta, que su predecesor, el conde de la Monclova, mandó 1.203.937 pesos a lo largo de sus 16 años de gobierno(78).

Contra todo lo que se podía presuponer, relacionado con las pérdidas que el comercio francés suponía para la Real Hacienda, hay que distinguir los períodos en que se permitía comerciar a los franceses pagando los derechos, lo que suponía

un importante aumento en las recaudaciones de la Hacienda. Esto sucedió con Ladrón de Guevara y con el obispo Diego Morcillo, quien según su sucesor, el príncipe de Santo Buono, otorgó amplias facilidades a los franceses, lo que provocó grandes beneficios a la Real Hacienda, que se aproximaron a los 900.000 pesos. En los años siguientes aumentó el nivel de recaudación, permaneciendo siempre por encima del promedio del período anterior. Las recaudaciones de las Cajas Reales fueron de:

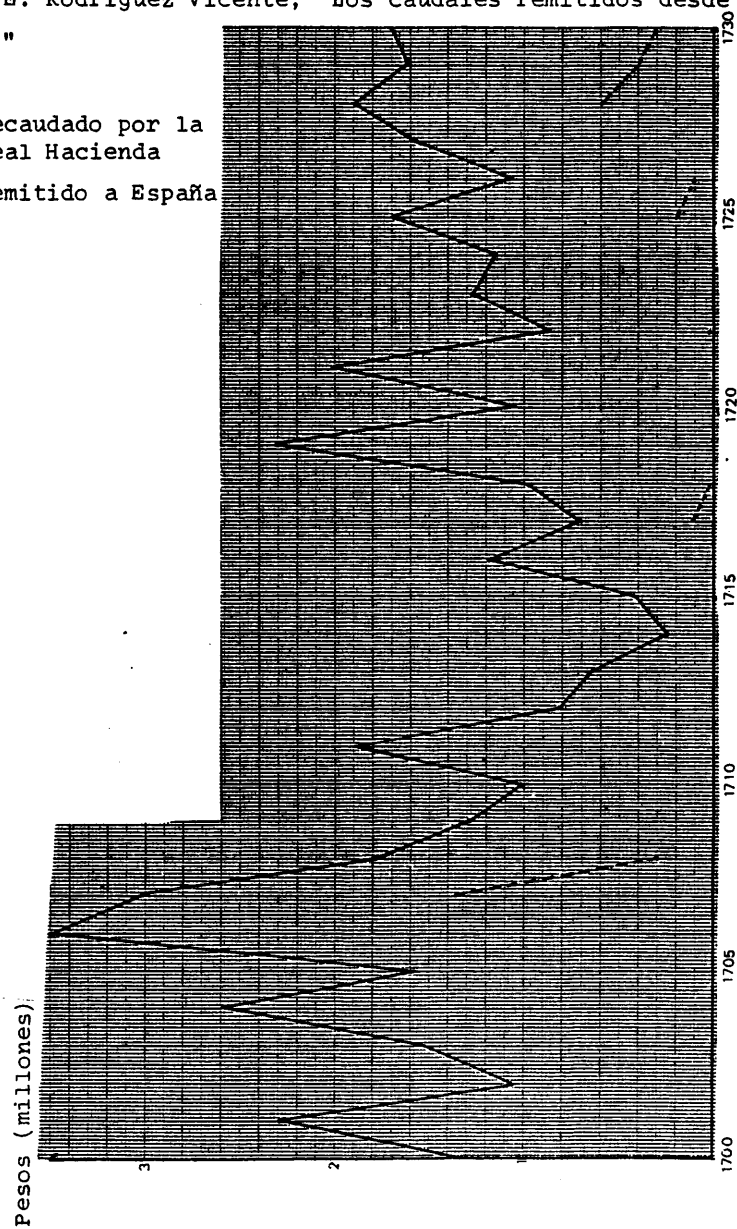
1716	1.194.315 p 7 r
1717	1.449.445 p 1 r
1718	1.850.011 p 6 r
1719	2.062.907 p 6 1/4 r(79)

Pese a esto último, resulta evidente el bajón en las recaudaciones de la Real Hacienda, que indudablemente coincide con lo más intenso del tráfico francés, pero que no se le puede imputar en exclusivo por los ya mencionados problemas surgidos con la plata peruana. El descenso de las recaudaciones se observa en el gráfico 7.1.. De todas formas, la evolución de las rentas de la Hacienda y las variables que la condicionaron merece un estudio más detallado.

Gráfico 7.1.: Recaudaciones de la Real Hacienda.

Fuente: M.E. Rodríguez Vicente, "Los caudales remitidos desde el Perú..."

— Recaudado por la Real Hacienda
- - - Remitido a España



Juan Andrés de Ustáriz.

En numerosos documentos de la época nos encontramos con una serie sin límite de alusiones acerca de la venalidad de las autoridades coloniales. Este planteamiento, cierto en la gran mayoría de los casos, permanecería vacío de contenido si no lo relacionamos con su entorno socio-económico y si no damos respuesta a una serie de interrogantes que giran en torno, como la función comercial de las autoridades coloniales.

Una de las primeras cuestiones consiste en determinar en qué consiste la venalidad de los funcionarios. ¿Se limitaban sólo a recibir regalos y dádivas de los comerciantes o participaban de alguna manera en la actividad mercantil? ¿Hay alguna relación entre la carrera de ascenso social de muchos funcionarios y el contrabando? Eran muchos los burócratas que veían en el comercio una manera de enriquecerse, apoyándose en su actividad administrativa. Una vez aumentados sus caudales preferían dedicarse a actividades más lucrativas, invirtiendo muchas veces en tierras e inclusive, adquiriendo títulos nobiliarios (80). Creemos necesario, en este camino, profundizar sobre el papel comercial jugado por las autoridades dentro de la vida colonial.

Un personaje bastante típico, que recoge muchas de estas actitudes, fue Juan Andrés de Ustáriz. Sumamente comprometido con el contrabando, Ustáriz desarrolló una activa labor comercial que se extendió más allá de Chile, llegando incluso a Mendoza (al otro lado de los Andes), Potosí y otros puntos del Alto Perú y el mismo Perú. Ustáriz era natural del Señorío de Vizcaya, vecino y del comercio de la ciudad de Sevilla, y tras haber perdido mucho dinero en la flota que arribó a Vigo en

1702 decidió pasar a América. Con tal objetivo en vista (acompañado por el de resarcirse de todas sus pérdidas) compró en 24.000 pesos el cargo de Gobernador de Chile(81). A principios de 1708 partió en la flota de Tierra Firme, llegando en abril a Portobelo. Dejaba en Sevilla a su mujer, y viajaba con tres de sus hijos y algunos de sus dependientes de comercio. A principios de 1709, tras hacer escala en Panamá y Lima, arribó a Valparaíso(82). Su familia y allegados en Chile estaba formada por los siguientes personajes:

- Fermín Francisco de Ustáriz, hijo de Juan Andrés, corregidor de Concepción.
- Martín y Pedro de Ustáriz, hijos de Juan Andrés, capitanes del ejército.
- Francisco de Ustáriz, sobrino.
- Juan de Ustáriz, sobrino, desde 1708 reside en Potosí.
- Miguel Antonio de Vicuña, sirvió en una compañía de caballería.
- Gregorio de Gavirza, sirvió de Comisario General de Caballería.
- Joseph de Salinas, fue corregidor de Mendoza, después de 1716 avocindado en Buenos Aires.
- Juan Felipe de Valladolid.
- Juan Martínez de Altuna.
- Miguel de Garraza.
- Miguel de Iriarte.
- Pedro de Vargas.
- Joseph de Andonaegui.
- Felipe de Gandia(83).

El viajero francés Frézier llegó a decir de él:

"El gobernador que había entonces en Chile se llamaba don Juan Andrés Ustáriz, antiguo comerciante de Sevilla, que no por haber cambiado de estado había cambiado de inclinación ni de ocupación, porque, a pesar de las leyes del reino, negociaba abiertamente con los franceses que han acrecentado mucho su fortuna por los créditos considerables que le hacían. Es verdad que él los ha satisfecho puntualmente, cosa digna de alabanza en un país en que se puede abusar, donde más que en cualquier otra parte se compra fácilmente a crédito, pero donde no se paga con la misma puntualidad"(84).

Los comerciantes franceses concedían a los agentes del gobernador rebajas en sus compras que ascendían al orden del 30 al 40%, con el fin que éste no se interpusiera en sus operaciones. También compraba a crédito y hasta llegaron a adelantarle mercaderías, ya que como bien dice Frézier, contaba entre los franceses con una reputación de pagador puntual. Uno de sus dependientes, Miguel Antonio de Vicuña tenía (como veremos más adelante) una tienda a media cuadra de la plaza principal de Santiago, en la que vendía estos productos. Otros agentes suyos, que a menudo eran los mismos corregidores nombrados por el gobernador, vendían idénticos productos en el interior(85).

Durante el ejercicio de su mandato al frente de la Audiencia de Santiago y de la Capitanía General de Chile, los mercaderes franceses que entraban en La Serena, Valparaíso o Concepción comenzaron, según el juicio de Amunátegui, a esparcirse por los partidos chilenos(86). El 6 de septiembre de 1712 murió en la provincia de Carangas, camino a Potosí, el francés Pedro Brum. Este hombre, vecino de Saint Malo, tenía en su poder "dictas y vales" que iba a cobrar a Potosí, producto de la venta de mercaderías por valor de 343.736 pesos 4 reales. En su

libro figuraban todas las mercaderías vendidas a vecinos de Chile, Pisco, Potosí y Charcas. Es importante mencionar que es te Pedro Brum era pariente de Gilles Le Brum, armador del naví o "Saint-Jean-Baptiste", cuyo capitán era Juan Morin(87), que casualmente, como veremos más adelante, le vendió géneros a Us táriz por valor de 138.000 pesos.

El 15 de marzo de 1714 Ustáriz le entregó al comerciante francés Juan Bautista de Cuso Armendáriz y Casanoba despachos para que pudiera vivir y residir libremente en Chile, comerciando y pagando los derechos correspondientes, basándose en que era natural de la Baja Navarra y por lo tanto equiparable legalmente al resto de los españoles. Casanoba desarrolló gran parte de su actividad en Chile, donde llegó a adquirir una estancia, y en Mendoza(88).

A fines de 1714 Ustáriz envió al rey de España, vía Saint Malo, 50.000 pesos a través del capellán Francisco Seco(89). La misma persona llevaba 84.000 pesos que enviaba el arzobispo de Charcas(90). Si bien a lo largo de su gobierno nos encontramos con una larga serie de disposiciones anunciando medidas contra los franceses, no por ello es menos cierto que su nombre estuvo seriamente comprometido con el comercio ilícito(91). El 16 de noviembre de 1716 la Audiencia de Santiago llamó la atención a Ustáriz por la desidia de los gobernadores y corregidores en la represión del contrabando y le pidió la difusión de un nuevo bando con un endurecimiento de las medidas represivas (92).

A fines de 1716 llegó a Valparaíso una escuadra de tres barcos franceses. Como una prueba más de la participación de los comerciantes locales en este tráfico mencionemos que coin-

ciendo con este arribo pasaron de Santiago de Chile a Valparaíso un gran número de mercaderes, entre los que se contaban Juan José de Bernechea, Gregorio de la Badia, Ignacio de Jáuregui, Luis de Salas, Toribio Gayón de Zelis, Ignacio de Zevallo, José Guerrero, Ventura de los Ríos, Cristóbal Talledo, el capitán Fabian Canario, Francisco de Aguirre y el marqués de Cañada Hermosa (aunque este último no era mercader suponemos que tenía algún dinero para invertir en tan lucrativo negocio)(93).

En Cédula de 1716 el rey encomendó al virrey del Perú, príncipe de Santo Buono, que eligiese un ministro de la Audiencia de Lima para formarle juicio de residencia a Ustáriz. Esta responsabilidad recayó en Santiago Concha, que durante cuatro meses se ocupó del asunto(94). De los 20 cargos que se le hicieron, 15 tienen que ver con actividades comerciales desarrolladas por Ustáriz durante su mandato, y la mayor parte está vinculada al comercio francés. En el primer cargo se aduce la falta de celo del Presidente de la Audiencia en la represión del contrabando, pese al escrito presentado por 36 hombres del "comercio de Santiago", que se mostraban contrarios a tal actividad. Probablemente la contrariedad de los mercaderes y su oposición al presidente devendría de haberse quedado los 36 fuera del festín, dado lo poco propenso que era Ustáriz a compartir sus negocios con personas ajenas a su círculo. En el 2º cargo se manifiesta que autorizó a los capitanes Nicolás Pradel, Julián Champloret y Juan de Morandé a vender legalmente sus productos en los puertos de Valparaíso y La Herradura, pagando la alcabala correspondiente. En el 3er. cargo se lo acusa de haber permitido que los franceses que vendían sus productos en Valparaíso construyeran casas y ranchos en el Almendral,

llegando a tener allí huertas y jardines, donde sembraban vegetales para su mantenimiento. La acusación del 4º cargo es más seria. En ella se dice que Ustáriz percibía en forma ilegal el 6% de las ventas realizadas por los franceses en los puertos de Valaparaíso y La Herradura. El presidente se quedaba con el 50% de los ingresos, y la otra mitad se entregaba al gobernador de Valaparaíso o al corregidor de Quillota (en cuya juris-dicción estaba La Herradura), de acuerdo al lugar en que se materializaban las ventas.

Ya en el 5º cargo comenzamos a visualizar la magnitud de los negocios de Ustáriz. A fines de 1709 le compró al capitán del "Saint-Jean-Baptiste", Mr. Morin, parte de la carga de su buque por un importe de 138.000 pesos, que envió en el mismo barco a los puertos de Arica y Cobija. Una parte de las merca-derías fueron llevadas a Arica por Miguel Fermín de Urzúa, y luego vendidas en Arequipa. El encargado de conducir las a Cobija fue José de la Reta, quien luego, en compañía de Juan Felipe de Valladolid, criado de Ustáriz, pasó a Potosí para entre-gar la ropa a Pedro de Ustáriz, sobrino de Juan Andrés. En am-bos casos, empleados de Ustáriz (un criado y su secretario) hicieron de intermediarios. Encontramos aquí una de las razones que justifican la oposición (meramente declarativa) de los co-merciantes limeños al comercio francés. El Consulado de Lima y sus miembros ya no controlan la casi totalidad de los produc-tos europeos que llegaban, y ahora, con estos productos en po-der de otros, tienen que competir por los mercados del inte-rior.

En los cargos 6º, 7º y 8º se le imputa haber comprado im-portantes partidas de mercaderías en otros tantos navíos fran-

ceses, por intermedio de sus criados Miguel de Vicuña y José de la Reta. Los negocios de Vicuña llegaron a ser de tal envergadura que sus acreedores le debieron hasta 59.674 pesos 5 reales(95). El 9º está íntimamente conectado con los anteriores, y en él se dice que Ustáriz, valiéndose de las prerrogativas de su cargo, logró obtener descuentos en los precios de los productos vendidos por los franceses, y elegir las mejores mercaderías...El 10º cargo es uno de los que más dolores de cabeza le costó a Ustáriz. Está relacionado con la detención del capitán francés Frondat, y la percepción por parte de Ustáriz de una suma de dinero para liberarlo(96). El 11º tiene que ver con un comiso realizado en Valparaiso.

El 12º nos informa sobre el funcionamiento de los mecanismos comerciales que manejaba Ustáriz. Mientras duró su mandato, un criado suyo, Miguel Antonio de Vicuña, tuvo almacén público a media cuadra de la plaza de Santiago, donde vendía productos europeos y del país. Desde allí también se remitieron mercaderías a Potosí, Cuzco y Arequipa. En este sentido es bastante claro el documento que en su momento había firmado Pedro Giraldes:

"Y me obligo con mi persona y vienes havidos y por haver a llevar y conducir los dichos generos /franceses en su gran mayoría/ por quenta costo y riesgo de el dicho capitan Don Miguel Antonio /de Vicuña/ a las Provincias de Cuio y a las vender a plata acuñada y corriente o a trueque y cambio por generos y frutos de aquellas provincias haciendo las ventas de los dichos generos a los mayores precios por que pudiera"(97).

El siguiente punto abunda sobre el anterior, y da cuenta de las partidas de ropa remitidas al Perú, y de los considerables retornos efectuados por Ustáriz en plata sin quintar. Gran im-

portancia en este circuito jugó Pedro Ustáriz, que remitió des de Lipez y Potosí, por el camino de Atacama y Copiapó, 15 mil marcos (unos 127.500 pesos) a lomo de mula hacia Concepción, donde fueron embarcados en un barco francés. Por el 15º nos en teramos de otros negocios de Ustáriz (aparte del desarrollado en el cargo 14º, donde se habla de un préstamo recibido por el presidente), relacionados con las partidas de ropa que remitió a los corregidores del interior, como los de Colchagua, Mendoza y Maule(98).

Según la sentencia de Santiago Concha, en el tiempo en que Ustáriz fue presidente de la Audiencia, los franceses vendieron en Valparaíso mercaderías por no menos de 539.000 pesos, de las cuales Ustáriz compró 188.000 pesos. De esta última par tida hay documentadas ventas a los corregidores del interior por 17.255 pesos 1 real. También cobró Ustáriz 12.500 pesos por el reparto de cargos y tuvo que pagar en concepto de mul tas por su residencia 59.540 pesos y 1.000 ducados. Ustáriz fa lleció poco tiempo después de haberse conocido la sentencia en su contra. Según algunos cronistas (Córdoba, Figueroa y Carballo) el rey rehabilitó posteriormente a sus tres hijos, que permanecieron en Chile(99).

La caída de Ustáriz se inició con el regreso de Frondat a Chile, tras su largo periplo por China. Con el objetivo manifiesto de publicitar su acción en la lucha contra el francés, Ustáriz le escribió al duque de Osuna, embajador de España en París, relatándole los desórdenes que causaban los franceses en los puertos de su jurisdicción(100). El 2 de agosto de 1712 el duque de Osuna le escribió a Bernardo Tinajero de la Escalera, del Consejo de Indias, relatándole lo sucedido con Frondat

e informando que pasará oficio al Rey de Francia a través del ministro Pontchartrain(101). Simultáneamente Frondat le había escrito a su rey, narrándole su versión de los hechos, y quejándose de como Ustáriz le había sacado 16.000 pesos para poder recuperar su libertad(102).

El 8 de agosto de 1712 Pontchartrain le escribió al duque de Osuna y entre otras consideraciones manifestaba que "son ellos /los gobernadores españoles/ quienes han facilitado la introducción de mercaderías haciendo pagar derechos considerables que han aplicado injustamente a su provecho", y dice más adelante, refiriéndose a Ustáriz: "este presidente no es menos interesado...que los otros gobernadores y se puede creer que sus quejas han sido con intención de prebenir la del Sr. Frondat". En relación con los caudales retornados a Francia a raíz del comercio con el Pacífico, dice Pontchartrain: "se debe considerar que las sumas benidas a Francia procedidas de este comercio han sido empleadas por una guerra en la qual el Rey ha echo gastos prodigiosos por la defensa de España"(103).

En tiempos de la presidencia de Ustáriz, era corregidor de Concepción Zúñiga y Tovar. A este personaje también se lo acusó de tener tratos y contratos por sí y por interpósitas personas, con españoles y especialmente con franceses. Entre los cargos que se incluyen en su residencia encontramos el de haber permitido el público comercio de los franceses en Concepción y percibir de los comerciantes galos el 5% de las ventas realizadas, por haber autorizado su ejecución(104).

Antonio Velázquez de Cobarrubias era el gobernador de Valparaíso. Como tal tuvo participación en el comercio francés, no sólo otorgando permisos para realizarlo, sino también soli-

citando crecidas cantidades, que en algunos casos llegaban al 6%, por las ventas realizadas, tanto en Valparaíso como en el puerto de La Herradura; las ganancias eran compartidas con Ustáriz. Junto con su hermano Antonio obtuvieron algo más de 100.000 pesos de beneficios, y con ellos Covarrubias compró en Santiago "unas cassas muy buenas".

Ustáriz cobraba su parte del 6% por medio de Bernardo de Soto, teniente de los oficiales reales de Valparaíso. Al respecto dijo Juan de Santelices que:

"ningun mercader ni otra persona iba al puerto a comprar...ni pasar a bordo del navio frances sin papelito del dho. Soto y para que lo diese era necesario manifestarle antes la plata que cada uno llevaba para comprar y despues la memoria de lo que havia comprado para por ella hacerle cargo al capitan frances y cobrar el 6 por ciento".

Al capitán que no pagaba se le impedía que ningún español pasara a bordo. En determinadas circunstancias Soto llegó a cobrar el 6% a los españoles(105).

Otra pieza importante en la trama establecida por Ustáriz era su hijo Fermín, que fue nombrado capitán de guardias y comisario general del ejército y en 1714 se lo nombró maestro de campo general del reino, gobernador de las armas del Real Ejército y corregidor de Concepción (contaba entonces con sólo 21 años). Se casó con María Josefa Meneses y murió sin dejar descendencia, legando la mayor parte de su herencia a obras pías. En su residencia encontramos los siguientes cargos:

- 1) permitir que los navíos de Francia atracasen en Concepción.
- 2) permitir que a los mismos se los abasteciera con víveres y bastimentos.

Juan Joseph de Ovexas.

Antes de concluir detendremos unos instantes nuestra atención en un singular personaje, que durante algunos años se desempeñó como corregidor de Arica, y supo obtener de su cargo importantes beneficios, producto de una estrecha relación con los comerciantes franceses que frecuentaban la zona.

Juan Joseph de Ovexas era natural de Igea, La Rioja, donde había nacido el 19 de marzo de 1682(107), y al llegar a Indias se dirigió a Esteco, una población fronteriza de la provincia de Tucumán, en la que sirvió a partir de 1703 como alférez y capitán. Incluso llegó a ofrecerse como voluntario y costeó de su cargo una expedición que se enfrentaría con una partida de indios mocovíes alzados. Al finalizar su estancia tucumana solicitó el traslado al Perú, donde lo reclamaban ciertos "negocios de importancia"(108).

En el Perú trabajó contacto con Juan de Mur y Aguirre, corregidor de Arica, quien influyó bastante en el rumbo seguido por Ovexas. Dada la trascendencia del papel jugado por Mur, más abajo volveremos a ocuparnos de él. A partir de 1707 ya encontramos a Ovexas en Arica comprando un gran número de censos y al año siguiente adquirió un joven esclavo. En 1711 es teniente de corregidor de Arica(109). Al quedar vaca la titularidad del corregimiento, por el fallecimiento de Juan Gonzalez de Mata y Ribera, nominado para suceder a Mur, el obispo de Quito y virrey del Perú, Ladrón de Guevara, designó en el cargo a Ovexas. Desde fines de 1712 y hasta la misma época de 1716 se desempeñó en él, al mismo tiempo que ejercía como Justicia mayor de minas del distrito y teniente del capitán general(110).

La ubicación de Arica era óptima para los negocios con los comerciantes franceses, y tras una rápida introducción en los mismos por Mur, Ovexas se lanzó rápidamente a imitarlo. Esta actividad le creó una buena fama en toda la comarca, fama que incluso se extendió a Potosí, ciudad de la cual Arica era puerto natural y salida casi obligada para sus piñas. Sobre él comenta Arzans:

"Era tal la desvergüenza con que los de España llevaban las piñas, que a cara descubierta bajaban a Arica recuadras de ellas y el corregidor de aquel puerto (que era don Juan José de Ovejas) era carne y uña (como dicen) de los franceses, pues ese cargo adquirió con los innumerables marcos en piña que sacó de esta Villa para regalarlos en otras ocasiones trayendo en retorno ropa y mercerías"(111).

Utilizando su cargo de corregidor, y las posibilidades que él le dejaba, Ovexas emprendió una larga serie de negocios entre Arica y Potosí, Oruro y Cuzco, incluyendo en los mismos hasta el mismo puerto de El Callao. Su actividad incluía tanto productos de la tierra como mercaderías de origen francés(112). Gran parte de su intensa vida comercial está reflejada en documentación guardada en el ya mencionado Archivo de Jaureguía. El encargado de mantener los contactos entre Arica y Potosí, y de transportar regularmente fletamentos de plata y oro hacia la costa, era Silvestre de Centellas(113).

Dos documentos del Archivo de Jaureguía, propiedad de los marqueses de Casa Torre (recordemos que Ovexas fue el primer marqués de Casa Torre) prueban sin lugar a duda la relación de Ovexas con los franceses. El primero data de 1715 y dice lo siguiente:

"Digo yo el Capitan Don Simon de Carranza residente en

esta ciudad y de partida para los Reynos de la Europa que recivi del señor General Don Juan Joseph Obexas corregidor y Justicia Mayor de esta ciudad quinientos pesos de a ocho reales los quales entregare a Don Francisco Magon vecino de Samaló /sic/, para que los tenga de manifiesto y a disposicion de Don Pedro Rull a quien se los remite dicho señor General por haversse hallado yerro en la quenta que con el sobredicho tubo y por esta razon tocan y pertenecen al dicho Don Pedro Rull(114).

El segundo es una carta que el virrey del Perú le envió a Ovexas el 9 de abril de 1720:

"Varias cartas he recibido de Vm.; y en respuesta de ellas devo decirle que esta mui bien el que se mantenga en el Asiento de Puno por evitar qualquiera sindicacion que sus desafectos pudieren hacerle; y asi le prevengo q. de ningun modo tenga interbencion en comercio con franzeses ni comunicacion con ninguno de ellos, porq. en observancia de las Reales Ordenes pasare con el que incurriere a quebrantar los dados en esta razon al mas severo y riguroso castigo que convenga...

Dias ha que me hallo con la noticia q. un mes ha de la llegada a el Puerto de Ylo el Navio franzes nombrado el Savio Salomon; ya sabe Vm. lo que le estimo y q. deseo experimente el buen afecto que le profeso(115).

Al realizar Ovexas una buena política en lo referente a la administración de la ciudad, llegando a financiar con sus fondos obras públicas y religiosas, el 1 de marzo de 1714 el Cabildo de Arica le pidió al rey que lo mantuviera en el puesto de corregidor(116). Estando el convento de San Francisco ubicado fuera de la ciudad, y en un estado casi ruinoso, Ovexas aportó los fondos necesarios para la fundación y edificación de un nuevo convento dentro de los límites de la ciudad, gastando en la empresa más de 40.000 pesos. Este hecho nos da una idea de la magnitud de las ganancias acumuladas por Ovexas, su

puestamente en el comercio con los franceses. Posteriormente tan buena inversión dio frutos, ya que el 22 de junio de 1718 el Comisario General de la orden de San Francisco en el Perú y Charcas envió una carta al rey exponiendo:

"lo fiel, celoso y amante corregidor que aviais sido en Arica, las sumas limosnas que aviais hecho a sus conventos, ademas de aber levantado, y hecho desde sus cimientos, con su Yglesia...el Convento citado de Arica, y otra obra de summo valor en la Yglesia de su convento del Cuzco, todo a vuestras expensas".

En el ejercicio de sus funciones Ovexas realizó continuas diligencias con el fin manifiesto de expulsar a los franceses de las costas, aunque en realidad se trataba de una parodia destinada, por un lado, a cubrirse las espaldas frente a las autoridades virreinales, y por el otro tratar de aumentar sus ganancias demostrando a los franceses quien era el dueño de la situación. Al tener claro los comerciantes galos cual era la mejor vía para negociar sin problemas, las notificaciones se sucedían unas a otras sin ningún éxito. También es justo señalar lo escasos que eran los medios de las autoridades costeras para enfrentarse a los franceses con alguna posibilidad de derrotarlos. Algunos capitanes, como Dubocage, del navío "La-Dé-couverte", llegaban incluso a contestar con tono altanero. Ante una intimación de Ovexas, Dubocage respondió que abandonaría a Arica cuando "le diera la gana y que tenia lizenzia del Rey christianisimo para azer corso"(117).

En un bando promulgado el 20 de octubre de 1714 Juan José de Ovexas reconocía que "en esta ciudad [de Arica], dicho puerto del Callao y en el de Pisco y assi mesmo en los demas de ambas costas ay muchos franceses con sus Almacenes publicos ven-

diendo la ropa que tienen"(118). Con el fin de realizar las diligencias ordenadas por el virrey, Ovexas inició una serie de actuaciones con escasos resultados, y con ánimos de constatar quienes comerciaban con los franceses visitó a las siguientes personas:

- 1) Joseph de Morales, dueño de un queche. Se dedicaba a transportar guano desde la isla de Iquique a Arica.
- 2) A dos españoles foresteros, vecinos de Tucumán, que se dirigían puna adentro con una recua de mulas al Alto Perú.
- 3) A Juan Angel, de Santiago del Estero, que entró en la ciudad con una partida de vacas.
- 4) A dos españoles que venían de las Provincias de Arriba, uno a cobrar deudas y el otro a embarcarse al reino de Chile.
- 5) A dos forasteros, uno (Francisco de Manzano) que venía de Arequipa para embarcarse a Lima y otro proveniente de Puno y que venía a hablar con Manzano.
- 6) A otros forasteros que bajaban de Puno y Arequipa para embarcarse a Lima y Chile.
- 7) A otros forasteros provenientes de Cuzco, Oruro y La Paz (119).

Esta documentación, más allá de informarnos sobre las pesquisas efectuadas por Ovexas también nos permite observar un hecho interesante, la extrema movilidad de la sociedad colonial. Vemos como se dan cita, en un puerto como el de Arica, comerciantes y viajeros de distintas ciudades y regiones del espacio peruano. Y si esto sucedía en Arica, ¿qué pasaría entonces en Lima o Potosí?

Como resultado de sus gestiones, Ovexas reunió en 1716 y 1717, y posteriormente remitió a Lima, 132 marcos de piña de

plata y 79 piezas de choleta, 35 resmas de papel y 19 quintales y 18 libras de fierro, producto de los decomisos realizados(120). Estas acciones a favor de la justicia no le impidieron a Ovexas continuar con sus negocios. En 1713 le entregó al capitán francés Jean Morin 51.981 pesos para su traslado a España; ese año llegó a El Callao, en una nave francesa, un embarque de 76 piezas de ropa a nombre suyo y de Mur en forma conjunta. Sus contactos comerciales incluían al comerciante de San Juan de Luz, Juan de Aristegui, al que remitió en diversas oportunidades importantes partidas de plata(121).

A finales de 1717 el virrey Santo Buono ordenó que se le tomara residencia a Ovexas, pero de ella no resultó cargo ni demanda alguna. Había sido el mismo Santo Buono quien en su momento removi6 de su cargo a Ovexas, como consecuencia de la demanda interpuesta por el corregidor de Pisco, Fernando Cegara, y de las 6rdenes que le llegaron desde Madrid(122). Tras haber cesado en su cargo se le encomendaron una serie de misiones oficiales. El virrey Diego Morcillo, en una carta escrita en 1720, le "manifiesta lo gustoso que quedava de veros separado del trato, y comercio con los Navios extrangeros, y tan resignado á las ordenes superiores"(123). Esta carta abunda, evidentemente, en las pruebas señaladas para probar la complicidad de Ovexas con los franceses, ya que se realiza un reconocimiento t6cito de una actuaci6n anterior.

De acuerdo con Otazu, Ovexas parti6 en 1718 para Europa, y retorn6 a Arica en 1720, tras la finalizaci6n de su juicio de residencia. Por lo tanto, resultaría bastante probable su regreso en el "Sage-Salomon", y que haya sido 6l mismo el encargado de comprar las mercaderías solicitadas por los comer-

ciantes del Perú(124).

Tras la llegada del "Sage-Salomon" a Arica se realizó una acusación formal contra el entoces corregidor, Joseph Morales, y Juan José de Ovexas por comerciar con los franceses. El encargado de llevar adelante las actuaciones era Gabriel de Lacunza, antiguo funcionario llegado al Perú en la escuadra de Martinet(125). Precisamente, el 22 de enero de 1721 escribía Lacunza que Ovexas:

"avía tenido siempre gran correspondencia, y credits de los cavos, y mercaderes de los Navios franceses, y juntamente con D.n Joseph de Morales corregidor del mismo puerto de Arica y su theniente de Ilo dn. Juan Gomez de Vidaurre, avian comerciado con el navio Salomon"(126)

Como consecuencia de las actuaciones de Lacunza, la Audiencia suspendió a Morales en el ejercicio de sus funciones, ordenando su detención y confiscación de bienes. A propuesta del Consulado de Lima fue reemplazado por Juan Antonio de Mena, alcalde de crimen jubilado de la Audiencia de Lima(127).

Las ventas del "Sage-Salomon", coronadas con éxito, preocuparon bastante a las autoridades, que temían un recrudecimiento de la actividad francesa tras el período de calma vivido luego de la expedición de Martinet. Así es que se despachó a un oidor de la Audiencia de La Plata a que pasara a Oruro y Potosí a embarazar el ilícito comercio(128).

Tras una larga serie de acusaciones en su contra y el agravamiento de la represión contra los cómplices de los franceses, Ovexas decidió embarcar con su familia en un buque galo con destino a Europa. Como excusa oficial de su paso a Francia Ovexas argumentaba, en la presentación formulada para obtener el título de marqués, que el comandante francés San Juan, que

estaba en Arica desde hacía tiempo, accedió a volver a Francia con la condición de que Ovexas retornara con él. Y así fue como a Ovexas no le quedó más remedio que embarcarse con su mujer e hijos, pero especialmente con sus caudales(129). Al llegar la escuadra a Francia avisó de su presencia allí al embajador de España, Patricio Laules, con quien mantuvo una nutrida correspondencia. Laules ya se había mostrado bastante activo en las fechas previas a la firma del tratado de Utrecht, donde negoció con los ingleses los temas referentes al asiento de negros(130).

En 1723 el marqués de Grimaldo manifestaba haber recibido una carta del obispo virrey del Perú en la que avisaba que Ovexas era uno de los que en comisión suya y por medio de artimañas se había hecho amigo del comandante francés, al tiempo que pedía que no se tomaran medidas en su contra(131). Tras su llegada a Francia el 19 de marzo de 1723, el embajador Patricio Laules le escribió una carta pidiéndole que lo fuera a ver a Paris. Ovexas debería ir con mucha cautela, para evitar que lo siguieran. En su carta Laules le expresaba que estaba al tanto de todos sus actos. A principios de mayo Ovexas quiso pasar a Madrid, pero Laules le pidió que permaneciera un tiempo más en Paris, ya que lo necesitaba en la corte(132). La importancia de Ovexas como informante, en todo lo referente a los intentos franceses para despachar navíos hacia América, parece desprenderse del hecho de que en algunas cartas enviadas por Laules a España su nombre aparece cifrado(133).

Las cosas no le habían ido mal a Ovexas. Por estas fechas lo encontramos en poder de 270.833 doblones de oro(134). Junto con él había llegado a Saint Malo Juan Antonio Trechuelo, ex

corregidor de Sica Sica, que había bajado a Arica para retornar a España por la ruta del Cabo de Hornos y en algún navío francés. Había decidido tal cosa por contar con 50 años de edad y no querer realizar la travesía por Portobelo. Apoyaba su actitud en el hecho de que otros personajes habían realizado lo mismo en fechas precedentes. Pidió entrar libremente los caudales que llevaba, incluyendo los de su pariente Juan Antonio de la Gala. Hubo algunas acusaciones sobre el monto del caudal aportado, que llegó a estimarse en 400.000 pesos. Sin embargo Ovexas informó a Laules que Trechuelo sólo llevó 150.000 pesos propios y otros 50.000 pertenecientes a terceras personas, que le habían sido entregados oportunamente(135). Tanto Ovexas como Trechuelo fueron procesados por el virrey Castelfuerte por complicidad con el comercio francés, por haber promovido el armado del navío francés "Deux-Couronnes" (136).

Laules temía que en los puertos de Saint Malo, Port Louis y Morlaix se estuvieran preparando nuevos barcos para enviar al Mar del Sur y esperaba, a través de la actuación de Ovexas, obtener bastante información sobre las intenciones de los armadores(137). A mediados de 1723 y ante la inminente salida de los galeones, la Universidad de Cargadores manifestó que estos no se podían despachar si el rey no aprestaba previamente dos fragatas al Mar del Sur para detener el comercio francés originado en Saint Malo y otros puertos franceses. Los cargadores estaban dispuestos a colaborar en la iniciativa con 100.000 escudos de vellón. En la presentación que el marqués de Miraval hizo al marqués de Grimaldo sobre la propuesta de los cargadores de Cádiz, de fecha 27 de agosto de 1723, encontramos los

verdaderos móviles del hecho. En los últimos correos llegados de Francia los comerciantes galos escribían a sus factores en Andalucía que no cargaran en los galeones por la previsible ma la marcha de los negocios en el Perú, debido al:

"contrato.../que/ se celebró en Arica, en que medió D. Juan de Obejas, con los Mercaderes de Puno y Arica, que dando entre ellos ajustada la carga de tres Navios, obligándose á poner la ropa, en la Isla de Iquique, en el termino de diez, y ocho meses, que empezaron á correr, desde el mes de Maio de 22"(138).

Ovexas volvió a Arica en 1732, con la intención de casarse con su hijastra (su mujer había fallecido en 1723) que era monja de clausura. Si bien al año siguiente obtuvo la dispensa papal para celebrar la boda, ésta llegó tarde, ya que el novio había fallecido(139). El primer marqués de Casa Torre acabó sus días en su riojano pueblo natal, acariciando las importantes ganancias acumuladas a lo largo del período francés.

Juan de Mur y Aguirre.

El 17 de febrero de 1699 se le despachó en Madrid el títu lo de Corregidor de Arica. Una vez en su cargo cobró altos pre cios por las necesidades de la defensa contra los piratas, que en ese entonces asolaban al Pacífico. Entre estas sumas hallamos 5.351 pesos que aportó Mur de su costa para construir trin cheras y comprar armamentos y pertrechos. Pese a cesar en sus funciones en 1706, Frézier lo cita como corregidor de Arica en 1713, cuando ya Ovexas cubría el cargo, y ubica su residencia en Los Chimbos. Lo que sí es cierto fue que en 1710 se desempeñó como corregidor interino(140). El 22 de octubre de 1715 se entregó por un Real Decreto el corregimiento de Arica por la

5.500 pesos. Entre los años de 1708 y 1715 no hay ningún decreto que mencione a Ovexas(141), lo que concuerda con el hecho de que su elección fue una decisión del virrey del Perú en el momento en que había que llenar una vacante.

Mur era un "caballero rico, caritativo y generoso, pero sensible a las lisonjas y susceptible de ambición y celos"(142). En el ejercicio de sus funciones rápidamente entró en contacto con los franceses, con los que realizó toda clase de negocios. Entre las tantas maneras de enriquecerse que tenía figuraba la de cobrar un porcentaje a los franceses por las ventas realizadas, debiendo los compradores pagar otro tanto(143), lo cual era una práctica generalizada en el mundo colonial. Prueba del éxito de sus negocios fue el hecho de que a bordo del navío "Charles" remitió 50.000 pesos con destino a Europa(144). Mur fue un "precursor" para entablar negocios con los franceses. Cuando a principios de 1700 llegó al Pacífico la primera expedición francesa que se adentraba en él, la de Beauchesne, la mayor parte de las mercaderías que llevaban se vendieron en los puertos de Arica e Ilo, donde casualmente Mur era corregidor. En Arica las ventas oscilaron entre los 50 y los 70.000 pesos (145).

En 1710 Mur se vio complicado en un sonado y violento episodio, relacionado con el intento de unos oficiales reales de comisarle unas piñas que intentaba sacar de la Villa de Oruro junto con otras provenientes de Potosí. Parte de las piñas pertenecían a Mur y parte eran propiedad de otros interesados. El intento de embargo fue repelido de forma violenta, y en el enfrentamiento no sólo hubo combate de arma blanca sino también intercambio de disparos, lo cual nos habla de un personaje bas

tante violento, y siempre dispuesto al enfrentamiento físico. Esta presunción se confirma analizando su posterior actuación en Canarias, su último destino burocrático. Pese a los esfuerzos de Mur, la mayor parte de las piñas se ingresaron en las Cajas Reales de Oruro, y allí se dirigió Mur, al frente de una partida que intentó exitosamente el rescate. Aunque Arzans dice que la Audiencia de La Plata "no negoció nada" en este asunto, esto no es del todo exacto. El 20 de junio de 1711 el Tribunal celebró un extenso acuerdo en que se examinó el caso de una forma pormenorizada, y se tomaron diversas provisiones, pasando incluso sobre las determinaciones del virrey(146). Debido a las exigencias de sus negocios, Mur estuvo en repetidas ocasiones en Potosí, y en uno de sus viajes realizó una considerable donación de dinero para la nueva iglesia de San Francisco(147). Esta devoción por los franciscanos se repetirá, tal cual lo hemos visto, en las donaciones que en su momento efectúe Ovexas.

Si bien desde junio de 1712 había sido designado Capitán General de las Islas Canarias, recién se hizo cargo del puesto el 19 de marzo de 1719, ya que es de suponer que se hallaría demasiado ocupado con sus asuntos comerciales con los franceses. Sin embargo, ni bien llegó a las Canarias se vio envuelto en un confuso y violento episodio que le costó fama de hombre duro, al reprimir un alzamiento de la población de Agüiméz, en la Gran Canaria. Juan de Mur era rápido en cuestiones mercantiles, y ya a principios de 1720 el intendente de Canarias, Juan Antonio Cevallos, confeccionó una representación en la que formulaba serias acusaciones contra Mur, relacionándolo con el contrabando que se efectuaba entre Indias y las Canarias. Este

hecho le valió a Cevallos la hostilidad permanente del Capitán General. Durante la hambruna que en 1721 asoló a las islas, Mur socorrió a la población entregando 30.000 pesos de su propio bolsillo para la compra de víveres. Finalmente falleció en La Laguna el 15 de marzo de 1722. En su epitafio se lee: "Aquí yace el excelentísimo señor don Juan de Mur y Aguirre...Murió aclamado Padre de los Pobres"(148). Probablemente su nombre también haya pervivido entre los franceses que en los primeros años del siglo se dirigieron al Pacífico americano.

Notas al capítulo VII:

- 1.- J. Juan y A. de Ulloa, Noticias secretas de América, p. 469.
- 2.- Dahlgren, Les Relations commerciales entre la France et les côtes de l'océan Pacifique, p. 290.
- 3.- Ibid., p. 386.
- 4.- AGI EC 935.
- 5.- Diego Barros Arana, Historia General de Chile, t. V, p. 488.
- 6.- En Sergio Villalobos, El comercio y la crisis colonial, p. 12.
- 7.- AGI Lima 410.
- 8.- J. Tovar Velarde, "La Audiencia de Lima 1705-1707. Dos años de gobierno criollo en el Perú", pp. 415/6.
- 9.- Residencia de Potau, AHN Consejos 21308, f. 47v.
- 10.- Ibid., ff. 54v a 62.
- 11.- Ibid., f. 79.
- 12.- Ibid., ff. 109v a 113v.
- 13.- Residencia de Santo Buono, AGI EC 552A, f. 147v.
- 14.- AHN Consejos 21308, f. 73.
- 14bis.- B. Arzans de Orsua y Vela, Historia de la Villa Imperial de Potosí, t. II, pp. 442/3.
- 15.- AGI IG 2720.
- 16.- Ver Barros Arana, Historia General..., t. V, pp. 535/6.
- 17.- M. Vargas Ugarte, Historia General del Perú, t. IV, pp. 85/6. Inclusive se llegó a acusar al virrey de "ir a la parte" en el contrabando, ver de S. Lorente, Historia del Perú bajo los Borbones, p. 16.
- 18.- AGI Lima 482.
- 19.- AGI Lima 483.
- 20.- En G. Lohman Villena, "El "Cuadernillo de Noticias" del Virrey del Perú Marqués de Castelflosruius (agosto de 1708)", p. 217.
- 21.- Dahlgren, Relations..., p. 535.
- 22.- "Breve resumen de los cargos que se han hecho al Virrey del Perú Marqués de Castelflosruius", en A. Saenz-Rico Urbina, "Las acusaciones contra el virrey del Perú, marqués de Castelflosruius, y sus "Noticias Reservadas"(febrero de 1709)", p. 122.
- 23.- G. Walker, Política española y comercio colonial, 1700-1789, pp. 58/62.

- 24.- Saenz-Rico, "Las acusaciones...", p. 124.
- 25.- Walker, Política española..., pp. 62/4.
- 26.- AGI Lima 482.
- 27.- Walker, Política española..., pp. 62/3.
- 28.- AGI Lima 483.
- 29.- "Memorial Ajustado.../entre/ Juan González de Asiego... con el General Bernardo de Solis Bango", AGI EC 520A, f. 46. Tomás de Rosas compró al virrey la visita, numeración y repartimiento de indios de las provincias de Quito, Otobalo, La Tacunga y Río Bamba por 30.000 pesos, ver AGI Lima 483.
- 30.- AGI Lima 483.
- 31.- Apuntamiento de los cargos que resultaron contra D.n Joseph de Rozas Conde de Castelblanco, AHN Estado 2313 y AGI Lima 483.
- 32.- ANP G7 1695, N°57.
- 33.- M. Moreyra Paz-Soldán, El Tribunal del Consulado de Lima. Cuaderno de Juntas, t. II, pp. 270/1.
- 34.- D. de Alsedo y Herrera, Aviso histórico, pp. 187/8.
- 35.- AGI EC 551B, ff. 883v a 835.
- 36.- Embarcó en Arica el 22/vii/1716, ACT Libro 196.
- 37.- ACT Libro 192.
- 38.- AGI EC 552A, ff. 118v a 177v.
- 39.- Actas del Cabildo de Santiago, t. XLVI, Sesiones del 16 y 19/xi/1706.
- 40.- Lorente, Historia del Perú..., pp. 11/3.
- 41.- En la "Relación que la Real Audiencia de Lima hace al Exmo. Señor Marques de Castel-dos-Rius virrey de estos Reynos del estado de ella y tiempo que ha governado en vacante", podemos leer: "El estado de los Bageles de esta Rl. Armada ejecutava mucho por su remedio segun el agua que hacian, y lo maltratada que se hallavan". De los 3 navíos existentes (capitana, almiranta y "Jesús María"), se decidió carenar sólo a 2 de ellos, y no al "Jesús María", porque estaba imposibilitado de remedio por estar las maderas podridas", en RAH-CML, t. XLIV, ff. 175 y 175v.
- 42.- Carta del virrey conde de la Monclova, Lima 23/vii/1704, acompañando otra de La Lande Magon, Saint Malo, 26/iv/1705, ANP G7 185.
- 43.- ANP G7 1687, N°157 y 213.
- 44.- Dahlgren, "Voyages français à destination de la mer du Sud avant Bougainville (1695-1749)", p. 503 y Libranza del 29/i/1714, AGI EC 550A, f. 422v.

- 45.- "Las copias de las representaciones que por escrito tengo dadas al Obispo Virrey y habiendose encaminado despues es tos papeles todos por duplicados, triplicados y quartos, y siempre en vageles de francia /subrayado mío -CDM/", AGI Lima 480.
- 46.- J. Juan y A. de Ulloa, Noticias secretas..., p. 151.
- 47.- Tovar Velarde, "La Audiencia...", pp. 427/8.
- 48.- AGI EC 550A.
- 49.- M. Moreyra Paz-Soldán, "El Comercio de Exportación en el Pacífico a comienzos del siglo XVIII", p. 25.
- 50.- AGI Lima 407; también Moreyra Paz-Soldán y Céspedes del Castillo (eds.), Virreinato Peruano. Documentos para su Historia. Colección de cartas del Virreinato del Conde de la Monclova, t. III, p. 266; ver también Tovar Velarde, "La Audiencia...", p. 362.
- 51.- AGI Lima 408.
- 52.- AGI Lima 408.
- 53.- Lohman Villena, "El Cuadernillo...", p. 218.
- 54.- Carta de Castellldosrius, 15/viii/1708, AGI Lima 408.
- 55.- AGI Lima 408.
- 56.- Moreyra, El Tribunal..., t. I, pp. 172/4.
- 57.- Dahlgren, Relations..., p. 615.
- 58.- ACT Libro 196.
- 59.- AHN Estado Libro 1009d, f. 50.
- 60.- Relacion de lo que ha sucedido en el Perú después del arribo del virrey príncipe de Santo Buono, sobre el asunto de navíos extranjeros, AHN Estado Libro 1009d, f. 52.
- 61.- AGI Chile 91 y Villalobos, "Contrabando francés en el Pacífico", p. 59.
- 62.- AGI EC 935, ff. 5 y 6.
- 63.- Carta de Juan Andrés de Ustáriz al Consejo de Indias, Santiago, 2/ii/1714, AGI Chile 91.
- 64.- Moreyra, "El Comercio de Exportación...", p. 11 y Dahlgren, Relations..., p. 300.
- 65.- Carta de los capitanes Porée y Seré, Saint Malo, 1/vi/1707, ANP G7 187.
- 66.- Walker, Política española..., pp. 179/80.
- 67.- Frézier, Relation du voyage de la Mer du Sud aux côtes du Chily et du Perou, pp. 179/80.
- 68.- Arzans, Historia..., t. III, p. 63.
- 69.- ANP G7 190 y A.M. de Boislisle (ed.), Correspondance des Contrôleurs Généreaux des Finances avec les intendants des provinces, t. III, p. 318.

- 70.- Residencia de Ladrón de Guevara, AGI EC 550A, f. 122.
- 71.- Dahlgren, "Voyages...", p. 485.
- 72.- Moreyra da sumas similares a las nuestras, pero para los 21 navíos: 253.867 pesos por el 7 1/2 de aduana y 119.328 pesos por la alcabala. Esto significa que los 3 navíos hubieran vendido en El Callao casi 3.300.000 pesos, en El Tribunal..., t. I, p. LXII; ver también de Lorente, Historia del Perú..., p. 25 y Villalobos, El comercio y la crisis colonial, p. 15. Vargas Ugarte habla de 13 navíos que pagaron los derechos mencionados por Lorente, lo que supone una venta de 2.938.213 pesos, en Historia General..., t. V, p. 103.
- 73.- Junta del Consulado del 13/iii/1710, en Moreyra, El Tribunal..., t. I, p. 240.
- 74.- ANP V7 13, N°55.
- 75.- AGI Contaduría 1854 y 1860.
- 76.- AGI Contaduría 1854.
- 77.- Carta de Corral Calvo de la Torre, 15/i/1710, AGI Chile 88.
- 78.- Las líneas sobre la gestión de Castellldosrius fueron tomadas de Céspedes del Castillo, "Datos sobre comercio y finanzas de Lima 1707-1708", pp. 939/41.
- 79.- Carta de Santo Buono, 31/x/1718, AGI Lima 487.
- 80.- Ver de Carlos Malamud, "Relaciones familiares, comercio y Guerra de Independencia (1808-1828)", p. 150.
- 81.- Vicente Carvallo Goyeneche, Descripción histórico-geográfica del Reino de Chile, t. II, p. 499.
- 82.- Barros Arana, Historia General..., t. V, p. 532.
- 83.- AGI EC 940A, f. 24.
- 84.- Frézier, Relation..., t. II, p. 499.
- 85.- Barros Arana, Historia General..., t. V, p. 553.
- 86.- M.L. Amunátegui, Los precursores de la Independencia de Chile, t. III, pp. 305/6.
- 87.- Consulta del Consejo del 14/v/1714, AGI Charcas 156.
- 88.- En 1717 se lo encuentra en Buenos Aires, comerciando en esa ciudad y en Santa Fe. En 1720 llegó a obtener el título de Alcalde mayor de las minas de Potosí, que luego extravió. Consulta del Consejo del 21/viii/1719, AGI Charcas 158 y 159. El 6/vii/1725 el Consejo de Indias le negó el duplicado del título de Alcalde de minas que solicitaba.
- 89.- AGI Contaduría 1861.
- 90.- AGI Chile 90.

- 91.- Ver Barros Arana, Historia General..., t. V, pp. 531/97.
- 92.- Ibid., p. 550.
- 93.- Amunategui, Los precursores..., t. II, p. 315.
- 94.- BPM-MA, t. LVII, Ms. 2870, Relación de Santiago Concha a la Audiencia de Lima, ff. 143 y 143v; y Barros Arana, Historia General..., t. V, pp. 590/1.
- 95.- AGI EC 940A, ff. 341 a 355.
- 96.- Para más detalles sobre el caso ver de Fernando Campos Harriet, Veleros franceses en el Mar del Sur (1700-1800), pp. 67/72 y Louis Feuillé, Journal des observations physiques, mathématiques et botaniques, faites par l'ordre du Roy sur les Côtes Orientales de l'Amérique Méridionale, et dans les Indes occidentales, depuis l'année 1706 jusques au 1712, t. III, pp. 66/7.
- 97.- AGI EC 940A, f. 348v.
- 98.- Amunategui, Los precursores..., t. II, pp. 317/28.
- 99.- Barros Arana, Historia general..., t. V, p. 594.
- 100.- Carta del 22/x/1710, duplicada el 22/xi/1711, AHN Estado 2941.
- 101.- AHN Estado 2941.
- 102.- AHN Estado 2941.
- 103.- AHN Estado 2941.
- 104.- Residencia de Zuñiga y Tovar, AGI EC 940B, ff. 190 a 211.
- 105.- Residencia de Antonio Velázquez de Cobarrubias, AGI EC 941A, ff. 32 a 52v.
- 106.- Carvallo Goyeneche, Descripción..., t. III, p. 227 y Barros Arana, Historia General..., t. V, p. 281.
- 107.- Alfonso Otazu y Llana, Hacendistas navarros en Indias, p. 131. Sobre Ovexas ver pp. 131/48.
- 108.- Ibid., pp. 134/7.
- 109.- ACT Libro 196.
- 110.- AHN Consejos 8953 y 13232, Juan José de Ovexas, título de Marqués, Consulta ante el Consejo de Cámara del 24/x/1728 y 18/vii/1729.
- 111.- Arzans, Historia..., t. III, pp. 30/1.
- 112.- ACT Caja 26 Sobre 192.
- 113.- Otazu, Hacendistas navarros..., p. 136.
- 114.- ACT Sobre 192.
- 115.- ACT Libro 196.
- 116.- ACT Libro 196.
- 117.- ACT Libro 196.
- 118.- ACT Libro 196.
- 119.- ACT Libro 196.

- 120.- Carta cuenta de 1716, cuadernillo 50, AGI Contaduría 1764 y Carta cuenta de 1717.
- 121.- Otazu, Hacendistas navarros..., pp. 137/8. Morin era capitán del "Saint-Jean-Baptiste".
- 122.- Residencia de Santo Buono, AGI EC 552A, f. 133v.
- 123.- ACT Libro 196.
- 124.- Otazu, Hacendistas navarros..., p. 138.
- 125.- ACT Libro 196.
- 126.- Escrito del Consejo al Rey, Madrid, 18/ix/1723, AGI Lima 348.
- 127.- Carta de la Audiencia de Lima, 28/x/1721, AGI Lima 411.
- 128.- AGI IG 329.
- 129.- Otra versión de los hechos la vemos en la carta que Joseph Norberto de Vicuña escribió a Gabriel Lacunza, Lima, 22/ix/1722, AGI Contaduría 567: "Los franceses abandonaron las costas del Perú a principios de Abril, habiéndose embarcado en el Navio que comanda Mons.r S.n Juan D.n Juan Joseph de Ovejas con toda su familia despues de haver tenido varias inteligencias en esta corte para la facilitación del espendio q. han dado a los Gen.os, y sin que haia la menor duda, si hubieran permanecido en Arica un mes o dos no logran el vender todos los efectos, porque a los ultimos no havia el menor inconveniente ni reparo para comprar ni vender y aunque no deja de oir que el motivo de haberse restituido esta esquadra a la Europa ha sido el rigor con que aqui se ha tratado a esta nación, todo es engaño y falacia porque o no haber llegado el navio nombrado el Zentauro, su cap.n Mons.r Champloret con hordenes...para que se restituieren a los puertos de Francia, nunca hubiese conseguido este R.no hallarse libre de la infausta epidemia que estos monsiures introducen en estas regiones".
- 130.- V. Sorsby, "British Trade with Spanish America under the Asiento (1713-1740)", p. 15.
- 131.- AHN Consejos 8953.
- 132.- ACT Libro 196.
- 133.- Ver, p.e., la carta de Laules al marqués de Grimaldo, Paris, 27/vii/1723, AGI IG 329.
- 134.- Otazu, Hacendistas navarros..., p. 145.
- 135.- Del Consejo al Rey, Madrid, 27/vii/1723, AGI Lima 348.
- 136.- Carta de Castelfuerte al Rey, Lima, 13/xi/1724, AGI Lima 411.
- 137.- Laules escribió que "por vuestro medio fingiendoos par-

- cial de los Armadores, descubrir sus designios, lo qual consiguió, porque aviendose valido de vos, usando de destreza y maña con ellos, os comunicava quanto discurrían y proyectavan". De este modo se consiguió que el rey francés suspendiera los armamentos que se estaban haciendo en los mencionados puertos. AHN Consejos 13232 y 8953.
- 138.- AHN Estado 4571¹.
- 139.- Otazu, Hacendistas navarros..., p. 146.
- 140.- Vicente Dagnino, El corregimiento de Arica, 1535-1784, pp. 284/6.
- 141.- BPM, Ms. 1629, f. 11v, 2ª parte.
- 142.- Joseph de Viera y Clavijo, Noticias de la Historia General de las Islas Canarias, t. II, p. 325.
- 143.- De la Villestreux, "Journal d'un navigateur malouin sous le règne de Louis XIV", p. 135.
- 144.- ANP G7 186 y 188, Carta de Chipaudière Magon, Saint Malo, 3/ii/1706 y carta de Beroy Brossoy a Fernand, Rennes, 5/v/1709.
- 145.- Dahlgren, Relations..., p. 140 y Duviols, "Une expédition française sur les côtes de l'Amérique méridionale en 1699, 1700 et 1701", pp. 157/8.
- 146.- Arzans, Historia..., pp. 482/3 y nota de Gunnar Mendoza en loc. cit.
- 147.- Arzans, Historia..., t. III, p. 15.
- 148.- Viera y Clavijo, Noticias..., t. II, pp. 325/31.

CONCLUSIONES: El comercio directo también es comercio exterior.

El principal punto de partida para estas líneas finales es la consideración del comercio directo (o si se prefiere, del contrabando), en tanto parte del comercio exterior, como un fenómeno estructural típico de la economía colonial. Si bien las fuentes de aprovisionamiento podían variar, en América los acontecimientos se repetían de un modo sistemático: demanda de productos manufacturados, idénticos sistemas de comercialización, etc. Tomado como un fenómeno europeo el comercio directo tuvo más de coyuntural que de otra cosa: una vez eran unos comerciantes los que lo practicaban, y a la siguiente eran otros distintos. Se acudía a él cuando algo sucedía en Andalucía y los mismos comerciantes no sabían cuanto podían durar las circunstancias que lo hacían posible. Pero si se lo observa desde América, como un fenómeno específicamente colonial, las cosas cambian, tal como lo veremos en las próximas páginas, destinadas a abundar aún más en lo aquí inicialmente esbozado.

Así planteado el problema, se hace más acuciante la necesidad de su estudio, y conviene destacar el hecho de su completa viabilidad, sobre todo si se tiene el cuidado necesario de ir a los países o puertos de origen con el fin de buscar el material documental que permita cuantificar el flujo comercial. Evidentemente que los mecanismos internos del proceso sólo se nos revelarán, en su caso, bien con documentación privada de los comerciantes europeos o bien con documentación de origen americano. La justa combinación de fuentes permitirá obtener conclusiones que vayan más allá de la pretendida inabordabilidad del tema.

En lo que particularmente atañe al comercio directo fran-

cés es obvio que me he limitado a estudiar el fenómeno y sus repercusiones en el espacio peruano, mencionando sólo de manera tangencial lo que sucedía en otras partes de América, y relegando a un segundo plano al Río de la Plata, al estar ligada la presencia francesa en Buenos Aires estrechamente al asiento de negros. Repito una vez más la necesidad de enfocar el tema como un todo, ya que la ofensiva comercial francesa en las colonias españolas de América tuvo un carácter global, aunque más limitado al período bélico anterior a la firma del tratado de Utrecht y no a todo el primer cuarto de siglo; esto nos permitirá afinar aún más en lo que respecta a las repercusiones que este comercio tuvo en el mundo colonial. Un aspecto bastante interesante sería comparar lo sucedido en México y Perú, los dos centros más importantes del mundo americano. Resulta evidente que un análisis de estas características no puede dejar de lado la especificidad del Caribe, especialmente de Martinica, convertida a principios del siglo xviii en un centro irradiador de mercaderías europeas hacia la América española. En estrecha relación con esto último, otro tema que reclama investigadores es el de las relaciones comerciales de Jamaica, Martinica y Curaçao con las colonias ibéricas.

Había mencionado al comienzo del presente trabajo que el comercio directo francés en América tenía diversas maneras de ser enfocado: desde Francia, desde la metrópoli imperial o desde las mismas colonias. En el primer caso debemos decir que la expansión comercial gala, si bien se debió a motivaciones detectables en las tres esferas mencionadas, responde en gran medida a la realidad interna francesa, más que a la firma del Pacto de Familia entre las dos dinastías borbónicas. Evidentemente, que

de no mediar una acogida favorable en las colonias, por el aludido carácter estructural del comercio directo, tal expansión hubiera sido impensable. Otro factor que indica que la presencia de los Borbones en el trono español jugó un papel secundario lo constituye el hecho de que pese a la constante presión gala, la diplomacia del Rey sol no pudo firmar con España ningún tratado comercial que favoreciera a Francia por encima de las restantes potencias europeas en lo referente al comercio colonial. Un estudio de las primeras expediciones enviadas al Mar del Sur abundan en lo dicho. En 1695 se preparó y fletó la primera de ellas, que al mando de Gennes intento superar sin éxito la barrera del Estrecho de Magallanes; desde hacía años la guerra enfrentaba a los dos países vecinos, y la empresa preparada, si bien era comercial, se destinaba a las colonias de un país enemigo. La segunda expedición, la de Beauchesne en 1698, tuvo lugar después de la firma de la paz de Riswijk y años antes de la coronación de Felipe V; es más, cuando los buques que pudieron llegar al Pacífico retornaban a los puertos franceses a mediados de 1701 todavía no habían llegado a las colonias las cédulas emitidas por el nuevo monarca a principios del año autorizando a los veleros franceses a tocar tierra en las costas americanas.

Más allá del establecimiento de las causas que lo hicieron posible, lo rápidamente constatable es la importancia que el comercio directo francés alcanzó en el primer cuarto del siglo xviii. En las cifras mencionadas en la página 90 se ve como los franceses extrayeron al menos 100.000.000 pesos en este período. Manejando sólo los 54.602.791 pesos constatados como efectivamente retornados, el comercio francés representó el 68% del co-

mercio exterior peruano de esos años. Evidentemente que se dejan de lado otras vías por las que circulaba el comercio directo, como la inglesa por Portobelo o el Río de la Plata, pero también es cierto que la comparación se establece con la menor cifra disponible, lo que sin duda contrabalancea tal ausencia. Establecer el porcentaje del comercio directo frente al "comercio legal" supone el estudio del contrabando de una manera más sistemática, siguiéndolo desde sus puntos de origen, a través de sus rutas de penetración y hasta los mismos centros compradores y redistribuidores, tal cual lo planteaba una línea más arriba.

En última instancia tanto el comercio directo como el "comercio legal" son dos caras de la misma moneda: el comercio colonial de la Europa occidental. Bien directamente o bien por la intermediación de las colonias comerciales establecidas en Cádiz y Sevilla los europeos trataban de obtener los mayores rendimientos posibles del periférico mundo colonial. Así es como se estableció una relación inversa entre ambas modalidades, cuando una aumentaba la otra disminuía, y viceversa. Las pruebas aportadas para el comercio francés creo que son concluyentes, y los testimonios acerca del caso inglés apuntan en el mismo sentido. El estudio de la colonia gala establecida en Andalucía también es revelador. Conocidos eran sus lazos con los proveedores bretones y provenzales de productos manufacturados. franceses, y europeos en general, destinados al mundo colonial a través del sistema de flotas y galeones; pero también vimos las estrechas conexiones que mantenían con los que realizaban el comercio directo, y más si se tiene en cuenta que entre unos y otros no había grandes diferencias, cuando no se trataba de

las mismas personas, como sucedía, por ejemplo, con los Magon. Un estudio en profundidad de las restantes colonias de comerciantes extranjeros nos podría conducir a idénticos resultados.

La visualización del comercio colonial como un todo permite rebatir los ya tradicionales postulados de la historiografía positivista latinoamericana, que otorgó al contrabando un carácter subversivo y disolvente de los lazos coloniales. Otro hecho que permitía mantener esta postura era la aceptación, sin más, de las quejas que los consulados de México y Lima formulaban sobre los perjuicios que les significaba el comercio ilícito y el carácter aparentemente pro-monopolio de los organismos corporativos. Dadas las contradicciones existentes entre los consulados americanos y el de Sevilla (o Cádiz) resulta imposible plantear una alineación de todos sin ninguna matización, y por otro lado, si se profundiza en las relaciones existentes entre los miembros del último de ellos con los comerciantes extranjeros establecidos en Andalucía, el hecho mismo del "monopolio" se pone en cuestión.

Lo más importante, sin embargo, es el problema de las quejas de los comerciantes establecidos en América. De ellas se dedujo que los mayores perjudicados por el comercio directo habían sido los grandes comerciantes, aliados tradicionales del sistema de flotas y galeones; y que en forma paralela los pequeños y medianos comerciantes del interior y de los puntos periféricos del sistema colonial (Buenos Aires, Venezuela, etc.) habían sido beneficiados. Más allá de la incidencia del comercio directo en los puntos más alejados, lo cierto fue que los franceses trataron, siempre que les fue posible, de acercarse al centro mismo del poder económico: Lima y Potosí. Allí está la acti

vidad de sus veleros y comerciantes en los puertos de El Callao y Pisco y de Arica e Ilo; allí están los innumerables bandos dictados por los virreyes y corregidores prohibiendo o autorizando en los mismos la presencia francesa; allí están las cédulas y el gran corpus legal montado al efecto que hablan de una operación de mucha más envergadura que si hubiera estado dirigida sólo a lugares secundarios.

Como ya se dijo, los grandes comerciantes contaban con el capital y la infraestructura suficientes como para hacer del comercio europeo algo rentable. Pero también las autoridades coloniales poseían una situación semejante. Y este hecho nos enfrenta con el análisis del papel comercial jugado por los funcionarios. Este es más claro en los puntos apartados de los grandes centros económicos, donde al control político de la situación sumaban una cierta capacidad de maniobra, financieramente hablando; recordemos que la carrera de muchos comerciantes del siglo xviii comenzó en un puesto burocrático. Las cosas se complican en los centros de los virreinos (Lima y México), donde ya existían élites comerciales totalmente afincadas y establecidas, con un dominio enorme del mercado colonial. El actual estado de las investigaciones no me permite profundizar más sobre la cuestión, aunque es necesario dejar en claro una vez más el alto grado de participación de los comerciantes nucleados en torno al Consulado de Lima en el comercio directo francés. Dicho todo esto no se puede admitir más como admisible la explicación que colocaba a estos importantes mercaderes como los grandes damnificados por el comercio directo.

Este aspecto de la cuestión, el de los perjudicados y beneficiados por el comercio directo, nos lleva a observar la situa

ción que atravesaba la Real Hacienda. También se admitía, sin ningún tipo de matizaciones, que el contrabando en tanto tal perjudicaba a la Hacienda colonial. En primer lugar hay que tener en cuenta los innumerables permisos otorgados a los franceses para comerciar, y lo recaudado por ese concepto. Aquí se vio como entre el 29 de mayo de 1712 y el 21 de marzo de 1716 se pagaron en la Administración de Aduanas de El Callao 443.273 pesos 1 real por la venta de productos franceses conducidos en diversos buques. Evidentemente que el comercio directo se prestaba al fraude, inclusive más que el "legal", pero aun en éste las introducciones ilícitas eran considerables. Recuérdese, por otro lado, que la corona española también percibía el 6% de indulto al regreso de los navíos franceses a sus puertos de origen.

A fin de precisar más que significaba el comercio directo para las recaudaciones de la Real Hacienda habría que conocer con mayor detalle del que se tiene actualmente qué representaban los impuestos percibidos por el comercio exterior en el total de la recaudación fiscal, tanto en los años en los que los productos europeos llegaban normalmente vía galeones como en aquellos en que este tráfico disminuía o desaparecía por completo. Hay otro tema vinculado a la Hacienda que merece un tratamiento especial y es el pago del quinto por parte de los mineros alto peruanos. No es ningún misterio que el fraude y la picaresca fueron un elemento constitutivo de la cotidiana historia potosina. Sin embargo, la presencia francesa posibilitó a aquellos infractores que no pagaban el quinto desprenderse de su plata con escasos problemas legales; aunque creo que la importancia del fraude por el impago de los mineros no es de la en-

vergadura que señalaba Arzans, en relación con el total de los retornos franceses. Vimos en su momento como casi la mitad de los mismos estaban constituidos por especies quintadas.

Un hecho importante que explica el éxito obtenido por los comerciantes franceses en la colocación de sus mercaderías en el mercado peruano era el manejo del crédito, sistema utilizado no sólo con algunas autoridades o con los grandes mercaderes limeños, sino también con los pequeños y medianos comerciantes, tanto de la costa como del interior, que contaran con las garantías y los avales suficientes. Esto les permitía dinamizar un mercado bastante pesado y obliga también a replantear el tan comentado problema de la saturación de los mercados: ¿se satura-ban cuando no había quien vendiera o porque no había dinero pa-ra comprar? La esbozada discusión sobre los precios no merece ser repetida en estas páginas, sólo agregar el hecho de la nece-sidad de un estudio en profundidad sobre el tema, muy conectado a las disposiciones de métálico existentes en cada momento en el mercado colonial.

Al pagar los franceses muchas veces con plata sus compras de bastimentos, otras lo hacían con sus propios productos, in-troducían otro factor dinamizador en el mercado. Un claro ejem-plo de esto se ve en la producción de bizcocho en los principa-les puertos chilenos, destinados al alimento de las tripulacio-nes francesas, que beneficiaba no sólo a los productores (o me-jor dicho a los comerciantes que organizaban el proceso comple-to de su producción desde la compra del cereal o de la harina hasta la cocción) sino también a los agricultores chilenos que podían comercializar sus productos sin subordinarse a los comerciantes peruanos que monopolizaban el comercio triguero.

Una última mención se refiere al rol de la Iglesia, que también requeriría una mayor atención en relación con los problemas comerciales, no sólo por la función de colegios, haciendas de las órdenes religiosas y conventos como almacenes de mercaderías europeas en tránsito, sino por su papel como comprador, como un importante comprador, en el mercado colonial, y más teniendo en cuenta la gran capacidad económica y financiera de la institución eclesiástica.

Señalar finalmente que pese al escaso tiempo en que los franceses se hicieron presentes en las costas peruanas, los fenómenos que generaron tuvieron importantes repercusiones en el conjunto de la economía colonial, demostrando a los sectores coloniales dominantes que la autonomía alcanzada por el "olvido" metropolitano a lo largo del siglo xvii podía ser mantenida gracias al accionar del comercio directo, parte importante, como vimos, del comercio exterior de las colonias.

LEGAJOS CONSULTADOS

Archivo de Casa Torre (Jaureguía)

Legajo 192 - Libro 196.

Archivo General de Indias

Audiencia de Chile, legajos 67 - 68 - 85 a 92 - 103 a 106 -

114 - 135 - 136 - 143 - 149.

Audiencia de Lima, legajos 345 a 348 - 407 a 411 - 421 - 422 -

427 - 428 - 448 - 477 - 480 a 484 - 487 - 488 - 490 -

491 - 638 - 642 - 779 - 1509 - 1545.

Escribanía de Cámara, legajos 520A - 546A - 547A y B - 548A y B

549A, B y C - 550A, B y C - 551A y B - 552A, B y C - 553A

y B - 930A - 940A, B y C - 941A - 960.

Indiferente General, legajos 271 a 276 - 315 a 329 - 407 a 409

2016 a 2021 - 2046A - 2046B - 2716 - 2720 - 2721 - 2745 -

2751 - 2753.

Contaduría General, legajos 175 - 227 - 566 - 567 - 1760 a

1765 - 1850 - 1854 - 1860 - 1861.

Audiencia de Charcas, legajos 155 a 159 - 198 - 200 a 205 - 219

230 - 299.

Consulado, libros 64 - 65; legajos 167 - 168 - 279 - 314 a 316.

Archivo Histórico Nacional (Madrid)

Sección Diversos, legajo 417.

Sección Consejos, legajos 20429 - 21308.

Sección Estado, legajos 460 - 506 - 510 - 514 - 518 - 605 -

609 a 612 - 617 - 618 - 622 - 623 - 627 - 820 - 1433 -

1595 - 1622 - 1649 - 1651 - 1652 - 1654 - 1655 - 1659 a

1661 - 1664 - 1669 - 1676 - 1684 a 1686 - 1691 - 1692 -

2933 - 2944 - 3208 - 3489 - 3975 - 4004 - 4071 - 4091 -
4121 - 4571 - 4837 - Libro 696.

Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores (Madrid)

Mss. 36 - 47.

Archives Nationales (Paris).

Serie B1 (Marina) 1 a 4 - 13 a 21 - 25 - 27 a 29 - 31 a 33 -
36 - 38 a 41 - 44 - 46 a 48 - 52 - 53.

Serie B2 (Marina) 140 - 142 - 146 a 149 - 152 a 157 - 159 a
163 - 165 a 179 - 181 a 184 - 186 a 192 - 196 a 199 -
204 - 206 - 207 a 209 - 213 a 215.

Serie B3 (Marina) 120 - 140 - 170 - 230 - 242 - 251 - 257 -
264 - 279 - 302.

Serie B4 (Marina) 23 - 28 - 30 - 32 a 37.

Serie B7 (Marina) 87.

Serie G7 181 a 203 - 466 - 468 - 469 - 471 - 472 - 478 a 482 -
533 a 535 - 544 - 555 - 1312 a 1316 - 1419 - 1641 - 1684 a
1689 - 1693 a 1695 - 1698 - 1701 a 1703 - 1705 - 1828 a
1832.

Serie V7 12 - 13.

Serie Z1B 332.

Archivo del Palacio Real (Madrid)

Sección histórica, cajas 43 - 127 - 129. Legajos 213 - 299 -
300 - 315.

Biblioteca Nacional (Madrid)

Mss. 99 - 102 - 132 - 138 - 145 - 149 - 158 - 167 - 179 - 181 -

221 - 233 - 234 - 241 - 242 - 245 - 248 - 249 - 957 -
970 - 1121 - 1146 - 1151 - 1259 - 1287.

Bibliothèque National (Paris)

Manuscrits Françaises 8973 - 8975 a 8977 - 9097 - 25948.

Manuscrits Françaises Nouvelles Acquisitions 2610 - 9336.

Manuscrits espagnols 152.

Biblioteca del Palacio Real (Madrid)

Mss. 21 - 27 - 278 - 284 - 289 - 291 - 303 - 315 - 326 - 327 -
330 - 333 - 338 - 350 (desde el Nº 278 pertenecen a la Co-
lección Miscelánea de Ayala) - 478 - 495 - 547 - 548.

Real Academia de la Historia

Colección Mata Linares, tomos XII - XLIV - XLVII - LXVII -
LXVIII - LXXX - CI a CIII - CXXV.

BIBLIOGRAFIA

- ACTAS DEL CABILDO DE SANTIAGO, publicadas por José Toribio Medina, t. XXIV-XXV y XXVI, en Colección de Historiadores de Chile, t. 44, 46 y 47, Santiago de Chile, 1915, 1933 y 1941.
- AITON, Arthur S.: "The Asiento Treaty as Reflected in the Papers of Lord Shelburne", en HAHR, vol. VIII, Nº2(1928).
- ALSEDO Y HERRERA, Dionisio de: "Aviso histórico", en Piraterías y agresiones de los ingleses y otros pueblos de Europa en la América Española deducidas de las obras de.../Alsedo/, publicado por Justo Zaragoza, Madrid, 1883.
- AMUNATEGUI, Miguel Luis: Los precursores de la independencia de Chile, 3 vols., Santiago de Chile, 1909 a 1910.
- ARCHIVES DE LA BASTILLE, publicados por François Ravaisson, Paris, 1882.
- ARZANS DE ORSUA Y VELA, Bartolomé: Historia de la Villa Imperial de Potosí, ed. por Lewis Hanke y Gunnar Mendoza, 3 vols., Providence (Rhode Island), 1965.
- ASSADOURIAN, Carlos Sempat: "Chile y Tucumán en el siglo XVI. Una correspondencia de mercaderes", en Historia, Nº9 (Santiago de Chile).
- ASSADOURIAN, Carlos Sempat: "Sobre un elemento de la economía colonial: producción y circulación de mercancías en el interior de un conjunto regional", en EURE, vol. III, Nº8 (Santiago de Chile, 1973).
- ASSADOURIAN, Carlos Sempat: "La producción de la mercancía dinero en la formación del mercado intercolonial", en E. Florescano (ed.), Ensayos sobre el desarrollo económico de México y América Latina (1500-1975), México, 1975.
- BAKEWELL, Peter J.: "Registered Silver Production in the Potosí district, 1550-1735", en Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft, und Gesellschaft Lateinamerikas, 12 (1975), pp. 67-103.
- BARROS ARANA, Diego: Historia General de Chile, 10 vols., Santiago de Chile, 1932 (2ª edición).
- BEAGLEHOLE, J.C.: The Exploration of the Pacific, London, 1947.
- BENARD DE LA HARPE: Mémoire pour la France servant à la découverte des terres australes, Rennes, 1754.

- BHAGWATI, J. y JANSEN, B.: "A Theoretical Analysis of Smuggling", en Quarterly Journal of Economics, Nº87 (1973).
- BOISLISLE, A.M. de (ed.): Correspondance des Contrôleurs Généraux des Finances avec les Intendants des Provinces, t. I a III, Paris, 1874-1897.
- BONET DE SOTILLO, Dolores: El tráfico ilegal en las colonias españolas, s.f.
- BONNASSIEUX, Louis J.P.M.: Les grandes compagnies de commerce; étude pour servir à l'histoire de la colonisation, Paris, 1892.
- BORAH, Woodrow: Early Colonial Trade and Navigation between Mexico and Peru, Berkeley y Los Angeles, 1954.
- BRADING, D.A. y CROSS, Harry E.: "Colonial Silver Mining: Mexico and Peru", en HAHR, vol. 52, Nº4(1972), pp. 545/97.
- BROMLEY, J.S.: "Le commerce de la France de l'Ouest et la guerre maritime (1702-1712)", en Annales du Midi, t. 65 (1953), pp. 49 a 66.
- BROWN, Vera Lee: "The South Sea Company and Contraband Trade", en American Historical Review, Nº4(1926).
- BROWN, Vera Lee: "Contraband Trade: A Factor in the Decline of Spain's Empire in America", en HAHR, vol. VIII, Nº2 (1928), pp. 178 a 190.
- CAMPOS HARRIET, Fernando: Veleros franceses en el Mar del Sur (1700-1800), Santiago de Chile, 1964.
- CARMAGNANI, Marcello: "La producción agropecuaria chilena. Aspectos cuantitativos (1680-1830)", en Cahiers des Amériques Latines, Nº3(1969), pp. 3 a 21.
- CARMAGNANI, Marcello: Les mécanismes de la vie économique dans une société coloniale: le Chili (1680-1830), Paris, 1973.
- CARRIERE, Charles: Négociantes marseillais au XVIIIe. siècle: contribution à l'étude des économies maritimes, 2 vols., Marseille, 1975.
- Cartas edificantes y curiosas escritas de las Misiones extrangeras por algunos misioneros de la Compañía de Jesus. Traducido del idioma frances por el padre Diego Davin, Madrid, 1754.
- CARVALLO GOYENECHÉ, Vicente: Descripción histórico-geográfica del Reino de Chile, en Colección de Historiadores de Chile, t. 8, 9 y 10, Santiago de Chile, 1875 y 1876.

- CESPEDDES DEL CASTILLO, Guillermo: "La defensa militar del istmo de Panamá a fines del siglo XVII y comienzos del XVIII", en Anuarios de Estudios Americanos, vol. IX (1952), pp. 235 a 275.
- CESPEDDES DEL CASTILLO, Guillermo: "Datos sobre comercio y finanzas de Lima 1707-1708", en Mercurio Peruano, año XXIX, Nº333 (xii/1954).
- CLAYTON, L.A.: "Trade and Navigation in the Seventeenth Century Viceroyalty of Peru", en Journal of Latin American Studies, vol 7, Nº1(1975), pp. 1 a 21.
- COLE, W.A.: "Trends in Eighteenth-Century Smuggling", en The Economic History Review, vol. X, Nº3(1958).
- COLIN, Michèle: Le Cuzco à la fin du XVIIe. et au début du XVIIIe. siècle, Paris, 1966.
- CORDOVA-BELLO, Eleazar: Compañías holandesas de navegación, agentes de la colonización neerlandesa, Sevilla, 1964.
- CORRE, A.: "Armateurs et marins bretons d'autrefois: voyages et trafic dans la mer du Sud", en Revue de Bretagne, de Vendée et d'Anjou, t. XXI (Nantes, 1899), pp. 121 a 133 y 183 a 191.
- CROSS, Arthur L.: Eighteenth Century Documents Relating to the Royal Forests, the Sheriffs and Smuggling, New York, 1928.
- CHAUNU, Pierre: Les Philippines et le Pacifique des Iberiques (XVIIe., XVIIIe., XIXe. siècles), Paris, 1960 a 1966.
- CHAUNU, Pierre: Séville et l'Amérique aux XVIe. et XVIIe. siècles, Paris, 1977.
- CHRISTELOW, Allan: "Contraband Trade Between Jamaica and the Spanish Main, and the Free Port Act of 1776", en HAHR, vol. XXII, Nº2(1942).
- CHRISTELOW, Allan: "Great Britain and the Trades from Cadiz and Lisbon to Spanish America and Brazil, 1759-1783", en HAHR, vol XXVII, Nº1.
- DAGNINO, Vicente: El corregimiento de Arica, 1535-1784, Arica, 1909.
- DAHLGREN, E.W.: "Abbé Noel Jouin", en Humbert-historia fran Ludwig XIV, Estocolmo, 1904.
- DAHLGREN, E.W.: "Le Comte Jérôme de Pontchartrain et les armateurs de Saint Malo", en Revue Historique, 1905, pp. 225-263.
- DAHLGREN, E.W.: "Voyages français à destination de la mer du Sud avant Bougainville (1695-1749)", en Nouvelles Archives des Missions Scientifiques et Littéraires, t.

- XIV (Paris, 1907).
- DAHLGREN, E.W.: Les Relations commerciales entre la France et les côtes de l'Océan Pacifique, Paris, 1909.
 - DAHLGREN, E.W.: "L'Expedition de Martinet et la fin du commerce français dans la mer du Sud", en Revue de l'histoire des Colonies françaises, Año 1, Nº3(1913).
 - DANIGO, Marc: "La contrebande dans le commerce breton avec la Mer du Sud (côtes du Pérou et du Chili), 1691-1725", memoria de licenciatura inédita, Universidad de Rennes, 1977.
 - DARDEL, Pierre: "Importateurs et exportateurs rouennais au XVIIIe. siècle", Dieppe, 1954.
 - DARDEL, P.: "Les négociants rouennais et le commerce interlope avec l'Amérique espagnole, au début du XVIIIe. siècle. Le commerce des piastres", en Semaine de droit normand, 1957.
 - DEFOE, Daniel: Vida y extrañas y sorprendentes aventuras de Robinson Crusoe, escritas por el mismo, 2 vols, Buenos Aires, 1973.
 - DE LA VILLESTREUX, Général: "Journal d'un navigateur malouin sous le règne de Louis XIV", en Mémoires de la société d'histoire et d'archéologie de Bretagne, s/f.
 - DE LA VILLESTREUX, Général: Deux corsaires malouins sous le règne de Louis XIV. La guerre de course dans la Mer du Sud, Paris, 1929.
 - DEL BALZO, Conde Bertrando: "Familias nobles y destacadas del Perú en los informes secretos de un virrey napolitano, 1715-1725", en Revista del Instituto Peruano de Investigaciones Genealógicas, Nº14(1965), pp. 107 a 133.
 - DELUMEAU, Jean: Histoire de la Bretagne, Rennes, 1968.
 - DELUMEAU, Jean: "Le commerce malouin sous l'Ancien Régime d'après les registres de l'Amirauté, en Les sources de l'histoire maritime en Europe, du Moyen Age au XVIIIe. siècle, Actes du Quatrième Colloque International d'Histoire Maritime, Paris, 1962, pp. 299-310.
 - DELUMEAU, Jean: Le mouvement du port de Saint Malo, 1681-1720, Bilan statistique, Rennes, 1966.
 - DELUMEAU, Jean: Documents d'Histoire de la Bretagne, Rennes.
 - DERMIGNY, L: "Les circuits d'argent et les milieux d'affaires au XVIIIe. siècle", en Revue Historique, t. CCXII(1954).
 - Documentos Historicos. Consultas do Conselho Ultramarino. Biblioteca Nacional, Ministerio do Educação e Saúde, Rio de Janeiro, vols. 94 a 97, 1951 a 1952.

- DONNAN, Elizabeth: "The Early Days of the Souths Sea Company, 1711-1718", en Journal of Economic and Business History, II(1930).
- DUNMORE, John: French Explorers in the Pacific. The Eighteenth Century, London & New York, 1965.
- DUPONT, Etienne: L'Aumônière des corsaires, l'abbé Jouin (1672-1720), s/f (1926).
- DURRET: Voyage de Marseille à Lima et dans les autres lieux des Indes Occidentales, avec une exacte description de ce qu'il y a de plus remarquable tant pour la géographie, que pour les moeurs, les Coutûmes, le Commerce, le Gouvernement et la Religion des Peuples avec des notes & des figures en taille-douce, Paris, 1720.
- DUVIOLS, Jean Paul: "Une expédition française sur les côtes de l'Amérique méridionale en 1699, 1700 et 1701", en TILAS, N°XI(1971), pp. 117 a 168.
- DUVIOLS, Jean Paul: "Sur un journal de voyage dans l'Amérique méridionale au debut du XVIIIe. siècle", en Bulletin Hispanique, vol. 74, N°1/2(1972), pp. 158-164.
- DUVIOLS, Jean Paul: Voyageurs français en Amérique. Colonies espagnoles et portugaises, Paris, 1978.
- ESQUIVEL DE NAVIA, Diego de: Noticias cronológicas de la gran ciudad de Cuzco, Lima, 1980.
- FEUILLE, Louis: Journal des observations physiques mathématiques et botaniques, Faites par ordre du Roy sur les Côtes Orientales de la Amériques Méridionale, & dans les Indes Occidentales, depuis l'année 1707 jusques en 1712, 3 vols., Paris, 1715 a 1725.
- FREZIER, Amédée François: Relation du voyage de la Mer du Sud aux côtes du Chily et du Pérou, fait pendant les années 1712, 1713 et 1714, Paris, 1716.
- FROGER, François: Relation d'un voyage fait en 1695, 1696, et 1697 aux côtes d'Afrique, Détroit de Magellan, Brézil, Cayenne et Isles Antilles par une Escadre des Vaisseaux du Roy, commandée par M. de Gennes, Paris, 1698.
- GARAVAGLIA, Juan Carlos: "Un capítulo del mercado interno colonial: el Paraguay y su región (1537-1682)", en Nova Americana, N°1(1978), pp. 11-55.
- GARCIA, Lutgardo: "El comercio español con América (1650-1700)", tesis doctoral, Sevilla, 1978.
- GARCIA-BAQUERO GONZALEZ, Antonio: Cádiz y el Atlántico (1717-1778) (El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano), Sevilla, 1976.

- GARCIA MOLLEDA, María Dolores: "El contrabando inglés en América. Correspondencia inédita de la factoría de Buenos Aires", en Hispania, t. X(1950).
- GARNAULT, Emile: Le commerce rochelais au XVIIIe. siècle, La Rochelle, 1887-1900.
- GIRARD, Albert: Le Commerce Français à Seville et Cadix au temps des Habsbourg. Contribution à l'étude du commerce étranger en Espagne aux XVIe. et XVIIe. siècles, Paris, 1932.
- GOMEZ DE VIDAURRE, Felipe: Historia geográfica, natural y civil del Reino de Chile, en Colección de Historiadores de Chile, Santiago de Chile, 1889.
- HELMER, Marie: "Malte contre Mindanao. Pirates et contrabandiers", en Hommage à Lucien Febre, Paris, 1954.
- HELMER, Marie: "Le Callao (1615-1618)", en Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas, Nº2(1965).
- JARA, Alvaro: "Estructuras de colonización y modalidades en el tráfico Sur Hispano-Americano", en Historia y Cultura (Santiago de Chile, 1966).
- JORE, Léonce: Essai de bibliographie du Pacifique, Paris, 1931.
- JUAN, Jorge y ULLOA, Antonio de: Relación Histórica del Viage a la América Meridional hecho de orden de S. Mag. Para medir algunos grados de Meridiano Terrestre, y venir por ellos en conocimiento de la verdadera Figura, y Magnitud de la Tierra, con otras varias Observaciones Astronomicas y Phisicas, Madrid, 1748.
- JUAN, Jorge y ULLOA, Antonio de: Noticias secretas de América. Sobre el estado naval, militar y político de los Reynos del Perú y provincias de Quito, Costas de Nueva Granada y Chile: gobierno y régimen particular de los pueblos de indios: cruel opresión y extorsiones de sus corregidores y curas: abusos escandalosos introducidos entre sus habitantes por los misioneros: causas de su origen y motivos de su continuación por el espacio de tres siglos, Londres, 1826.
- KAMEN, Henry: La guerra de Sucesión en España, 1700-1715, Madrid, 1974.
- KLEIN, Herbert S.: The Middle Passage. Comparative Studies in the Atlantic Slave Trade, Princeton (New Jersey), 1978.
- LA RONCIERE, Charles de: La France et l'Océan Pacifique, Paris, 1909.

- LE DANTEC, Francisco: "Contrabando y contrabandistas", en Revista de Marina, t. LXXVIII, Nº4 (Santiago de Chile, 1962), pp. 547-551.
- LE GENTIL DE LA BARBINAIS, Jean-Baptiste: Nouveau voyage autour du monde, par M. Le Gentil. Enrichi de plusieurs plans vues & perspectives des principales Villes & Ports du Pérou, Chily, Brésil, & de la Chine. Avec Une Description de la Chine beaucoup plus ample & plus circonstanciée que celles qui ont paru jusqu'à présent où il est traité des mœurs, Religion, Politique, éducation & commerce des Peuples de cet Empire, Paris, 1727.
- LEGRAND, Théodoríc: "Apuntes sobre el comercio de Bretaña con España y las posesiones de Ultramar a fines del siglo XVII, según un documento francés inédito", en Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos, t. X (Madrid, 1907).
- LESORT, André: "Les transactions d'un négociant malouin avec l'Amérique espagnole (1719-1721)", en Revue d'histoire des colonies françaises, Nº34(1921), pp. 239-268.
- LEVY, Claude-Frédéric: Capitalistes et pouvoir au siècle des Lumières, 3 vols., Mouton, 1969 a 1979.
- LOBO LAHMEYER, E.M.: Aspectos da actuação dos Consulados de Sevilla, Cádiz e da América Hispânica na evolução económica do século XVIII, Rio de Janeiro, 1965.
- LOHMAN VILLENA, Guillermo: Los Americanos en las Ordenes Nobiliarias (1529-1900), Madrid, 1947.
- LOHMAN VILLENA, Guillermo: "El 'Cuadernillo de Noticias' del Virrey del Perú Marqués de Castelflosrís (Agosto de 1708)"; en Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas, Nº1(1964).
- LOHMAN VILLENA, Guillermo: Historia Marítima del Perú, Lima.
- LOHMAN VILLENA, Guillermo: Los ministros de la Audiencia de Lima (1700-1821). Esquemas de un estudio sobre un núcleo dirigente, Sevilla, 1974.
- LORENTE, Sebastián: Historia del Perú bajo los Borbones, Lima, 1871.
- MACERA, Pablo y BOCCOLINI, R.: Precios en Arequipa, 1627-1767, Lima, 1975 (mimeo.).
- MACERA, Pablo y JIMENEZ, R.: Precios en Lima, 1667-1738, Lima, 1975 (mimeo.).
- Magasin Pittoresque, Año 26 (Paris, 1858), pp. 226-229 y 275-277.
- MALAMUD, Carlos D.: "Relaciones familiares, comercio y Guerra

- de Independencia (1808-1828). Los Goyeneche". Tesis de Licenciatura inédita, Madrid, 1978.
- MARTIN, Gaston: "Nantes et la Compagnie des Indes (1664-1769)", en Revue d'Histoire Economique et Sociale, t. 14, Nº 4 (1926), pp. 409-446.
 - MEDINA, José Toribio: Historia del Tribunal del Santo Oficio de la Inquisición de Lima, Santiago de Chile, 1887.
 - Memorias de los Virreyes que han gobernado el Perú, 3 vols., Lima, 1859.
 - Mercure (Le nouveau), (Paris, i/1717), pp. 154/167.
 - MITRE, Bartolomé: Historia de Belgrano y de la Independencia Argentina, 3 vols., Buenos Aires, 1967.
 - MOREL, A.: "Les armateurs malouins et le commerce interlope", en Les sources de l'histoire maritime en Europe, du Moyen Age au XVIIIe. siècle, Actes du Quatrième Colloque International d'Histoire Maritime, Paris, 1962, pp. 311-315.
 - MOREYRA Y PAZ-SOLDAN, Manuel: "El comercio de exportación en el Pacífico a comienzos del siglo XVIII", en Estudios sobre el tráfico marítimo en la época colonial, Lima, 1944.
 - MOREYRA Y PAZ-SOLDAN, Manuel: El Tribunal del Consulado de Lima. Cuaderno de Juntas, t. I: 1706-1720 y t. II: 1721-1727, Lima, 1956 y 1959.
 - MOREYRA Y PAZ-SOLDAN, Manuel y CESPEDES DEL CASTILLO, Guillermo (eds.): Virreinato Peruano. Documentos para su Historia. Colección de cartas del Virreinato del Conde de la Monclova, 3 vols., Lima, 1954 a 1956.
 - MULLER, Hermann: "British Business and Spanish America, 1700-1800", en Mid-America, vol. XXXIX (XXVIII de la nueva serie), Nº 1 (1957), pp. 3-20.
 - NELSON, George H.: "Contraband Trade Under the Asiento, 1730-1739", en American Historical Review, t. LI (1945).
 - OTAZU Y LLANA, Alfonso: Hacendistas navarros en Indias, Bilbao, 1970.
 - OZANAM, Didier: "La Colonie française de Cadix au XVIIIe. siècle, d'après un document inédit (1777)", Melanges de la Casa de Velazquez, t. IV (1968).
 - PERALTA, Pedro de: Lima fundada o Conquista del Perú. Poema heroico, Lima, 1732.
 - PERNOD, Regine: "Diario inédito de un viaje a lo largo de las costas de Chile y del Perú (1706-1707)", en Boletín de la Academia Chilena de la Historia, t. XXVI,

- Nº62 (1960), pp. 5-30.
- RAMBERT, Gaston: "Marseille et le commerce "interlope" en mer du Sud (1700-1723)", en Provence historique, vol. XVII, Nº67 (1967), pp. 32-60.
 - RAMBERT, Gaston: "La France et la politique commerciale de l'Espagne au XVIIIe. siècle", en Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine (1959), pp. 269-288.
 - RAMOS, Demetrio: Minería y comercio interprovincial en Hispanoamérica (siglos XVI, XVII y XVIII), Valladolid, 1970.
 - "Rapport de Nicolas Bory, second capitaine et marchand sur la Fidele, 21/ix/1718", en Revue de Bretagne, t. XXI (1899).
 - Relaciones de los virreyes y Audiencias que han gobernado el Perú, Madrid, 1871.
 - ROBERT, M.: "Les trafics coloniaux du port de la Rochelle au XVIIIe. siècle", en Mémoire de la Société des Antiquaires de l'Ouest, Poitiers, 1960.
 - RODRIGUEZ VICENTE, María Encarnación: El Tribunal del Consulado de Lima en la primera mitad del siglo XVII, Madrid, 1960.
 - RODRIGUEZ VICENTE, María Encarnación: "Los caudales remitidos desde el Perú a España por cuenta de la Real Hacienda. Series estadísticas (1651-1739)", en Anuario de Estudios Americanos, t. XXI (1964).
 - ROGERS, Woodes: Voyage autour du monde commencé en 1708 et fini en 1711, Amsterdam, 1716.
 - ROMANO, Ruggiero: Commerce et prix du blé à Marseille au XVIIIe. siècle, Paris, 1956.
 - ROMANO, Ruggiero: "Documenti e prime considerazioni intorno alla "Balance du Commerce" della Francia dal 1716 al 1780", en Studi in onore di Armando Saporì, vol. II, Milan, 1957, pp. 1265-1300.
 - ROMANO, Ruggiero: Una economía colonial: Chile en el siglo XVIII, Buenos Aires, 1965.
 - ROMERO, Emilio: Historia económica del Perú, Buenos Aires, 1949.
 - SAENZ-RICO URBINA, Alfredo: "Las acusaciones contra el virrey del Perú, Marqués de Castelflosrui, y sus "Noticias Reservadas" (Febrero 1709)", en Boletín Americanista, año XX, Nº28 (Barcelona), pp. 119-135.
 - SAVARY DES BRULONS, Jacques: Dictionnaire universel du commerce, Paris, 1723.

- SCHEUSS DE STUDER, Elena F.: La trata de negros en el Río de la Plata durante el siglo XVIII, Buenos Aires, 1958.
- SCHURZ, William: The Manila Galleon, New York, 1939.
- SEE, Henry: "Le commerce maritime de Saint Malo d'après les papiers des Magon", en Mémoires et documents pour servir à l'histoire du commerce et de l'industrie, de Julien Hayen, 9e. série, 1925.
- SEE, Henry: "Le commerce de Morlaix dans la première moitié du XVIIIe. siècle", en Mémoires et documents pour servir à l'histoire du commerce et de l'industrie, de Julien Hayen, 9e. série, 1925.
- SEE, Henry: "Histoire du commerce des toiles du Bas-Maine dans la première moitié du XVIIIe. siècle", en Mémoires et documents pour servir à l'histoire du commerce et de l'industrie, de Julien Hayen, 10e. série, 1926; y ampliado en Bulletin de la Commission Historique de la Moyenne, (1926).
- SEE, Henry: "Documents sur le commerce de Cadix (1691-1752)", en Revue d'histoire des colonies françaises, (1926), pp. 465-520 y (1927), pp. 33-80 y 259-276.
- SEE, Henry: "L'activité commerciale de la Hollande à la fin du XVIIe. siècle", en Revue d'histoire économique (1926).
- SEE, Henry: "Bosquejo de las relaciones comerciales de Holanda con España y Portugal a fines del siglo XVII", en Anuario de Historia del Derecho Español (1926).
- SEE, Henry: "Esquisse de l'histoire du commerce français à Cadix et dans l'Amérique espagnole", en Revue d'histoire moderne (1928), pp. 13-31.
- SEE, Henry: "Le commerce des toiles de Laval à Cadix", en Revue nationale de économie (1927).
- SEE, Henry y VIGNOLS, Leon: "L'envers de la diplomatie officielle de 1715 à 1730: la rivalité commerciale des puissances maritimes et les doléances des négociants français", en Revue belge de philologie et d'histoire (1926).
- SHELVOCKE, George: A Voyage Round the World by the Way of the Great South Sea, perform'd in the years 1719, 1720, 1721, 1722, Amsterdam, 1726.
- SMITH, Robert Sidney: Indice del Archivo del Tribunal del Consulado de Lima, con un Estudio Histórico de esta Institución, Lima, 1948.
- SMITH, Robert Sidney: "Datos estadísticos sobre el comercio de importación en el Perú, 1698-1699", en Revista Chile-

- na de Historia y Geografía, Nº113 (1949).
- SORSBY, Victoria Ann: "British Trade with Spanish America under the Asiento (1713-1740)", tesis doctoral inédita, University of London, 1976.
 - SOTTAS, Jules: "Les navigations anciennes des Malouins à la Mer du Sud", en Annales de la Société Historique et Archéologique de Saint Malo (1908).
 - SPERLING, J.: "La financiación de la guerra", en Historia del Mundo Moderno (Cambridge), t. VI, Barcelona, 1976.
 - SPOONER, Frank: The International Economy and Monetary Movements in France, 1493-1725, Cambridge (Mass.), 1972.
 - TANDETER, Enrique: "La rente comme rapport de production et comme rapport de distribution. Le cas de l'industrie minière de Potosi, 1750-1826", Thèse de 3e. cycle, inédita, Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, Paris, 1980.
 - TOVAR VELARDE, Jorge: "La Audiencia de Lima 1705-1707. Dos años de gobierno criollo en el Perú", Revista Histórica, Nº23 (Lima, 1957/8), pp. 338-453.
 - VARGAS UGARTE, Manuel: Historia General del Perú, Virreinato, t. IV, Lima, 1966.
 - VELASCO, Graciela: "Amédée-François Frézier voyageur français aux côtes du Chili au debut du XVIIIe. siècle", Thèse 3ème. cycle, inédita, Université de Paris, X, Nanterre, 1976.
 - VICUÑA MACKENA, Benjamín: Los orígenes de las familias chilenas, 3 vols., Santiago de Chile, 1903.
 - VIERA Y CLAVIJO, Joseph de: Noticias de la Historia General de las Islas Canarias, t. II, Santa Cruz de Tenerife, 1971.
 - VIGNOLS, Leon: "Le commerce interlope français à la mer du Sud au début du XVIIIe. siècle", en Revue d'histoire économique, Nº3 (1925).
 - VIGNOLS, Leon: "El asiento francés (1701-1713) e inglés (1713-1750) y el comercio franco español desde 1700 hasta 1730", en Anuario de Historia del Derecho Español, t. V (1928).
 - VIGNOLS, Leon y SEE, Henry: "La fin du commerce interlope dans l'Amérique espagnole", en Revue d'histoire économique, Nº3 (1925).
 - VILA VILAR, Enriqueta: Hispanoamérica y el comercio de esclavos. Los asientos portugueses, Sevilla, 1977.

- VILLALOBOS, Sergio: "Contrabando francés en el Pacífico", en Revista de Historia de América, Nº 51 (1961), pp. 49-80.
- VILLALOBOS, Sergio: Comercio y contrabando en el Río de la Plata y Chile, Buenos Aires, 1965.
- VILLALOBOS, Sergio: El comercio y la crisis colonial, Santiago de Chile, 1968.
- VIVIELLE, J.: "La navigation au Pérou au temps du commerce interlope", en Yacht, número especial (xii/1929), pp. 41-43.
- VUHRER, A.: Histoire de la dette, t. I, Paris.
- WALKER, Geoffrey: Política española y comercio colonial, 1700-1789, Barcelona, 1977.
- WALLERSTEIN, Immanuel: The Modern World-System II. Mercantilism and the Consolidation of the European World Economy, 1600-1750, New York, 1980.

A N E X O S

Anexo 1: Movimiento de los navíos franceses en los principales puertos del Pacífico.

Mes/año	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
0100							
02	2						
03				2			
04					1		
05					1	2	
06							1
07							
08							
09							
10					1		
11					2		
12					2		
0101							
02							
03							
04							
05							
06							
07							
08							
09							
10							
11							
12							
0102							
02							
03	2						
04	3			1			
05	2					1	
06	2						
07	2						
08	2						
09	2						
10	2			1	1		
11					2		
12					1		
0103							

Mes/año	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
02							
03							
04				2			
05							
06				1			
07							
08							
09							
10							
11							
12							
0104							
02							
03							
04	1						3
05	2						1
06							1
07							
08					1		
09	1						2
10	2						
11		1					
12							1
0105							
02							2
03							2
04							2
05							2
06							
07							2
08	2						
09							
10							
11							
12							1
0106							
02							
03							
04							1
05							
06	1						
07	1			1			

Mes/año	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
08							
09							
10							
11	1						
12	3					2	
0107	7					2	1
02	6					2	
03	2	3				2	
04	1	4				2	1
05		2				6	1
06	2		1	1		6	2
07	2					5	3
08						2	5
09	1					5	2
10	4					5	1
11	9						1
12	4				1	3	2
0108	1					3	1
02	2					4	1
03	2					7	3
04	5					5	2
05	1					6	5
06						1	5
07						1	6
08						1	6
09	2	3				1	1
10	3	1				3	
11	6						
12							
0109	1						
02	1	1					
03	1	1					
04		1	1				
05			1				
06							
07		1					2
08		1					
09		1		2	1	1	
10		2				1	
11		1					1
12		1		1	1		1
0110	2	1			1	1	3

Mes/año	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
02	2	2	1			1	
03	4	2	2			1	
04	1	1	2	1		1	
05			2	2		1	
06				1	1	1	
07					2	1	
08					1	2	
09				1	2	1	
10	1	1	1	1			
11 \	1			1		1	
12	1		1			1	1
0111	2	1					
02	4						
03	1				1		
04					1		
05							
06							
07							
08							
09							
10							
11							1
12	5						
0112	1	1					
02	4	1					
03	1	1					
04	1	1					
05	1	1					2
06	4	1					
07	4	1		1			3
08	2						
09	2	1			1		
10	1	1					
11	1	2					3
12	4	2		2	1		1
0113	7	5	1	2	1		
02	2	4	1	2	1		
03	2	5	2	2	1		
04	2	4	1	2	1	1	1
05	4	3	1	1	3		
06	5		1		3		2
07	6		2	1	3		

Mes/año	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
08	5		2	1	4		
09	4		3	5	4	2	3
10	4		1	1	2	1	1
11	5		1	1	1	2	
12	7				1	2	5
0114	9	2			1		4
02	10	1		2	1		3
03	3	1		3	3	1	2
04	2	2		1	4	1	1
05	2	1			6	2	2
06	2	1	1	1	5		1
07	2	1	1	4	4		2
08	2		1	5	7		1
09	2		1	2	5	4	1
10	2			1	2	1	2
11	2	1		2	3	1	1
12	2			1	3	2	2
0115	2			1	3	2	3
02	5			3	2		2
03	7			2	3		1
04	6	1		1	2		1
05	6	3	1	5	5		2
06	5	1	1	2	1		5
07	5	1		1	2		4
08	5	1			2	1	5
09	5	1			3	1	5
10	6	2			2	2	7
11	4	1			1	1	6
12	3			1	1		6
0116	3			1	1		5
02	6			2	1	1	4
03	6			1	1		2
04	3	1		1			
05	3	1					1
06	3	1				1	
07	3			3		1	
08	3			1		1	2
09	3			1	1	3	1
10	3	2				2	2
11	2	1		2		2	2
12	2	2		1		6	5
0117	5	2		1		5	

Mes/año	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
02	5	4		2		1	
03	5	2		3	1	1	1
04	5	2		2	1		1
05		1	1	4	1	1	
06				3	1		
07				2	2		
08				3	1		
09				5	1		
10							
11							
12							
0118							
02							
03							
04							
05							
06							
07							
08							
09							
10							
11							
12							
0119							
02							
03							2
04							
05							
06	1						
07							
08							
09							
10							
11							
12							
0120					1		
02							
03							
04							
05				1			
06	1						
07	6						

Mes/año	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
08							
09							
10							
11							
12							
0121							1
02							
03							
04	2				1		
05	1		1		1	1	2
06			2				
07			2				
08			2				
09			2				
10							
11							
12	1		2				
0122							
02					1		
03					1		
04					1		
05							
06							
07						3	
08							
09							
10							
11							
12							
0123							
02							
03							
04							
05							
06							
07							
08							
09							
10							
11							
12							
0124							

Mes/año	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
02					1		
03					1		
04							
05						1	
06						1	
07							
08							
09							
10							
11							
12							
0125				1			
(1) Concepción				(2) Valparaíso			
(3) Coquimbo				(4) Arica			
(5) Ilo				(6) Pisco			
(7) El Callao							

Fuentes: legajos y bibliografía citados.

Anexo 2: Composición de la carga de los buques apresados por
Martinet.

Fuente: AGI Contaduría 567.

BARCO	MERCANCIA	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO
1.	ABANICOS	U	493.00	41.000
1.	ABANICOS			41.000
1.	AGUA RICA	POMO	1.00	0.0
1.	AGUA RICA			0.0
1.	ALAFATES	U	131.00	368.000
1.	ALAFATES			368.000
1.	ALGODON	MAZR	50.00	9.375
1.	ALGODON			9.375
1.	ALGODON LISTADO	PIEZ	1.00	0.0
1.	ALGODON LISTADO			0.0
1.	ATRIL DE MAQUE	U	1.00	0.0
1.	ATRIL DE MAQUE			0.0
1.	AZUCAREROS	U	8.00	0.0
1.	AZUCAREROS			0.0
1.	BALANCITAS	U	11.00	0.0
1.	BALANCITAS			0.0
1.	BALANZA	U	1.00	0.0
1.	BALANZA			0.0
1.	BASQUI/A	COR	1.00	0.0
1.	BASQUI/A			0.0
1.	BASTONES	MAZO	1.00	0.0
1.	BASTONES	U	1.00	0.0
1.	BASTONES			0.0
1.	BATANAS	PAR	1.00	0.0
1.	BATANAS			0.0
1.	BATEAS	U	91.00	472.000
1.	BATEAS			472.000
1.	BRETA/A	PIEZ	2.00	0.0
1.	BRETA/A			0.0
1.	BROCATOS	PIEZ	73.00	2633.000
1.	BROCATOS			2633.000
1.	CAMELLON	RTZO	1.00	0.0
1.	CAMELLON			0.0
1.	CANDADO	U	1.00	0.0
1.	CANDADO			0.0
1.	CANDELEROS D/MAQ	U	4.00	0.0
1.	CANDELEROS D/MAQ			0.0
1.	CANELA	LIBR	304.00	2072.000
1.	CANELA			2072.000

BARCO	MERCANCIA	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO
1.	CANGRES	U	4.00	0.0
1.	CANGRES			0.0
1.	CAPICHOLAS	U	2.00	0.0
1.	CAPICHOLAS			0.0
1.	CAXETE	U	93.00	195.000
1.	CAXETE			195.000
1.	CERA AMARILLA	LIBR	20.00	20.000
1.	CERA AMARILLA			20.000
1.	CERA BLANCA CHIN	LIBR	3037.00	3796.250
1.	CERA BLANCA CHIN			3796.250
1.	CINTA DE REATA	PIEZ	251.00	219.625
1.	CINTA DE REATA			219.625
1.	CINTAS	BOCA	0.0	0.0
1.	CINTAS	PIEZ	301.00	1370.000
1.	CINTAS			1370.000
1.	CINTAS DE REATA	PIEZ	2.00	0.0
1.	CINTAS DE REATA			0.0
1.	CINTAS DE TELA	PIEZ	13.00	0.0
1.	CINTAS DE TELA			0.0
1.	CONGRE	U	1.00	0.0
1.	CONGRE			0.0
1.	CORON DE COTILL	U	31.00	80.000
1.	CORON DE COTILL			80.000
1.	CORON SEDA P/BA	U	7.00	0.0
1.	CORON SEDA P/BA			0.0
1.	CORON SEDA P/CO	U	39.00	0.0
1.	CORON SEDA P/CO			0.0
1.	CORONES P/BASTO	U	71.00	0.0
1.	CORONES P/BASTO			0.0
1.	COSILLAS DE PINT	LIO	1.00	0.0
1.	COSILLAS DE PINT			0.0
1.	COTONIAS	PIEZ	6.00	90.000
1.	COTONIAS			90.000
1.	CUCHILLO PIC.CAR	U	50.00	43.000
1.	CUCHILLO PIC.CAR			43.000
1.	CUCHILLOS DE MES	U	22.00	0.0
1.	CUCHILLOS DE MES			0.0
1.	DAMASCOS	PIEZ	1805.00	87681.000
1.	DAMASCOS			87681.000
1.	DAMASCOS CARMESI	PZO	2.00	0.0

BARCO	MERCANCIA	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO
1.	DAMASCOS CARMESI			0.0
1.	DAMASQUILLOS	PIEZ	10.00	0.0
1.	DAMASQUILLOS			0.0
1.	ESPADIN ORDINARI	U	1.00	0.0
1.	ESPADIN ORDINARI			0.0
1.	ESTAME/AS	PIEZ	419.00	20428.000
1.	ESTAME/AS			20428.000
1.	ESTERA FINA	U	1.00	0.0
1.	ESTERA FINA			0.0
1.	FAROLAS	U	6.00	250.000
1.	FAROLAS			250.000
1.	FIERRO D/VIZCAYA	QUIN	567.48	13361.941
1.	FIERRO D/VIZCAYA			13361.941
1.	FIGURITAS D.PIED	U	24.00	370.000
1.	FIGURITAS D.PIED			370.000
1.	FIGURITAS MADERA	U	5.00	0.0
1.	FIGURITAS MADERA			0.0
1.	FONDOS	PIEZ	162.00	16335.000
1.	FONDOS			16335.000
1.	FUENTES	U	27.00	582.000
1.	FUENTES			582.000
1.	GALON	PZO	1.00	0.0
1.	GALON			0.0
1.	GORGORANES	PIEZ	1139.00	57147.500
1.	GORGORANES			57147.500
1.	GUARNICION BOTON	U	1.00	0.0
1.	GUARNICION BOTON			0.0
1.	HERRAM CARPINTER	U	0.0	0.0
1.	HERRAM CARPINTER			0.0
1.	HERRAM TONELERO	U	0.0	30.000
1.	HERRAM TONELERO			30.000
1.	HILO	LIBR	7.00	0.0
1.	HILO			0.0
1.	HILO DE ALAMBRE	LIBR	69.00	86.250
1.	HILO DE ALAMBRE			86.250
1.	HOJAS DE LATA	U	3521.00	990.100
1.	HOJAS DE LATA			990.100
1.	HOLANDILLAS	PIEZ	1169.00	6417.500
1.	HOLANDILLAS	PZO	1.00	0.0
1.	HOLANDILLAS			6417.500

BARCO	MERCANCIA	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO
1.	LAMINAS DE PAPEL	U	16.00	20.000
1.	LAMINAS DE PAPEL			20.000
1.	LAMPARONES	PIEZ	523.00	20224.000
1.	LAMPARONES			20224.000
1.	LAMPAROS	PIEZ	3097.00	120923.500
1.	LAMPAROS			120923.500
1.	LANA P/LIGAS	PZO	2.00	0.0
1.	LANA P/LIGAS			0.0
1.	LANQUINES	PIEZ	13.00	0.0
1.	LANQUINES	RTZO	0.0	0.0
1.	LANQUINES			0.0
1.	LEONES DE LOZA	U	2.00	0.0
1.	LEONES DE LOZA			0.0
1.	LEZNAS	MAZO	1.00	0.0
1.	LEZNAS			0.0
1.	LIENZO ADAMASCAO	PIEZ	44.00	210.000
1.	LIENZO ADAMASCAO			210.000
1.	LIGAS	PAR	2.00	0.0
1.	LIGAS			0.0
1.	LIMAS DE FIERRO	U	2.00	0.0
1.	LIMAS DE FIERRO			0.0
1.	LINES	PIEZ	1977.00	10400.000
1.	LINES			10400.000
1.	LISTONERIA	BOCA	38.00	0.0
1.	LISTONERIA	LIBR	3258.00	50697.250
1.	LISTONERIA	PIEZ	357.00	3505.000
1.	LISTONERIA			54202.250
1.	LONA	PIEZ	237.00	3070.000
1.	LONA			3070.000
1.	LOZA	PIEZ	706.00	695.000
1.	LOZA			695.000
1.	LOZA FINA	PIEZ	3491.00	3696.000
1.	LOZA FINA			3696.000
1.	MANTAS	PIEZ	1.00	0.0
1.	MANTAS	U	3767.00	18582.250
1.	MANTAS			18582.250
1.	MANTO	U	1.00	0.0
1.	MANTO			0.0
1.	MAQUE	CAJI	1.00	0.0
1.	MAQUE	CAXE	4.00	0.0
1.	MAQUE			0.0

BARCO	MERCANCIA	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO
1.	MEDIAS	PAR	1642.00	15896.750
1.	MEDIAS			15896.750
1.	MEDIAS DE SEDA	PAR	1.00	0.0
1.	MEDIAS DE SEDA			0.0
1.	MELEQUES	PIEZ	12.00	462.000
1.	MELEQUES			462.000
1.	NOCTURNALES	U	2.00	0.0
1.	NOCTURNALES			0.0
1.	OLLITAS PARA TE	U	2.00	0.0
1.	OLLITAS PARA TE			0.0
1.	PA/UELO C.SORTIJ	U	1.00	0.0
1.	PA/UELO C.SORTIJ			0.0
1.	PA/UELO C/CHUCHE	U	1.00	0.0
1.	PA/UELO C/CHUCHE			0.0
1.	PA/UELOS	PIEZ	13.00	390.000
1.	PA/UELOS			390.000
1.	PAPEL BLANCO CHI	MAZO	0.0	0.0
1.	PAPEL BLANCO CHI			0.0
1.	PAPEL CON FLORES	CAXE	1.00	0.0
1.	PAPEL CON FLORES	MAZO	23.00	0.0
1.	PAPEL CON FLORES	N/F	0.0	220.000
1.	PAPEL CON FLORES			220.000
1.	PAPEL P/ADORNQ	PIEZ	12.00	0.0
1.	PAPEL P/ADORNQ			0.0
1.	PAPELES C/FIGURA	DAS	2.00	0.0
1.	PAPELES C/FIGURA			0.0
1.	PARA JABONCILLOS	CAXE	4.00	0.0
1.	PARA JABONCILLOS			0.0
1.	PARA PELUCAS	CAJA	1.00	0.0
1.	PARA PELUCAS			0.0
1.	PARA TABACO	CAXE	1.00	0.0
1.	PARA TABACO			0.0
1.	PEQUINES	PIEZ	1117.00	40512.500
1.	PEQUINES			40512.500
1.	PERRITOS DE LOZA	U	2.00	0.0
1.	PERRITOS DE LOZA			0.0
1.	PI/UELAS	PIEZ	2.00	0.0
1.	PI/UELAS			0.0
1.	PIMIENTA	LIBR	932.00	1398.000
1.	PIMIENTA			1398.000

BARCO	MERCANCIA	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO
1-	PITIFLORES	PIEZ	19.00	0.0
1-	PITIFLORES			0.0
1-	PRIMAVERAS	PIEZ	1132.50	23087.250
1-	PRIMAVERAS			23087.250
1-	RASILLOS	PIEZ	2.00	0.0
1-	RASILLOS			0.0
1-	RASO	PIEZ	51.00	1972.000
1-	RASO			1972.000
1-	RASO A FLORES	PIEZ	1.00	0.0
1-	RASO A FLORES			0.0
1-	RASO BORDADO	PIEZ	2.00	0.0
1-	RASO BORDADO			0.0
1-	RASO BORDADO SED	PZO	4.00	1600.000
1-	RASO BORDADO SED			1600.000
1-	RASO LABRADO	PIEZ	18.00	0.0
1-	RASO LABRADO			0.0
1-	RASO LISO	PIEZ	238.00	8589.500
1-	RASO LISO			8589.500
1-	RASO LISO BORDADO	PIEZ	6.00	0.0
1-	RASO LISO BORDADO	PZO	2.00	0.0
1-	RASO LISO BORDADO			0.0
1-	RASO LISTADO	PZO	1.00	0.0
1-	RASO LISTADO			0.0
1-	REDONDAS P/POLVO	CAXE	2.00	0.0
1-	REDONDAS P/POLVO			0.0
1-	RETAZO D.DAMASCO	N/F	0.0	0.0
1-	RETAZO D.DAMASCO			0.0
1-	SATASATAS	PIEZ	2351.00	13126.500
1-	SATASATAS			13126.500
1-	SATINES	PIEZ	2.00	0.0
1-	SATINES			0.0
1-	SEDA	CATE	3.50	0.0
1-	SEDA	LIBR	2051.00	17336.875
1-	SEDA	MAOX	0.0	0.0
1-	SEDA	MAZO	254.00	2105.000
1-	SEDA			19441.875
1-	SEDA TORCIDA	MAZO	2.00	0.0
1-	SEDA TORCIDA			0.0
1-	SOBRECAMA	U	2.00	0.0
1-	SOBRECAMA			0.0
1-	SOBRECAMA BORDADO	U	1.00	2050.000

BARCO	MERCANCIA	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO
1.	SOBRECAMA BORDAD			2050.000
1.	SOBREMESA ALGODO	U	6.00	0.0
1.	SOBREMESA ALGODO			0.0
1.	SOBREMESAS	U	4.00	0.0
1.	SOBREMESAS			0.0
1.	SOBREMESAS TERC	U	3.00	0.0
1.	SOBREMESAS TERC			0.0
1.	TABIES	PIEZ	136.00	4604.000
1.	TABIES			4604.000
1.	TAFETANES	PIEZ	1137.00	23004.750
1.	TAFETANES			23004.750
1.	TAPAPIESES	PIEZ	56.00	1000.000
1.	TAPAPIESES	U	10.00	0.0
1.	TAPAPIESES			1000.000
1.	TAZITAS DE LOZA	U	6.00	0.0
1.	TAZITAS DE LOZA			0.0
1.	TERCIOPELO LISO	PIEZ	1.00	0.0
1.	TERCIOPELO LISO			0.0
1.	TERCIOPELOS	PIEZ	6.00	288.000
1.	TERCIOPELOS			288.000
1.	TIJERAS GRANDES	U	5.00	0.0
1.	TIJERAS GRANDES			0.0
1.	TINAJA DE LOZA	U	2.00	700.000
1.	TINAJA DE LOZA			700.000
1.	TISU DE SEDA	PIEZ	136.00	4460.000
1.	TISU DE SEDA			4460.000
1.				609914.666

Navío "Brillante"

BARCO	MERCANCIA	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO
2.	ABANICOS	U	3.00	0.0
2.	ABANICOS			0.0
2.	ACERO	LIBR	2358.50	964.000
2.	ACERO			964.000
2.	BATISTA	VARA	768.00	564.000
2.	BATISTA			564.000
2.	BATISTA ANCHA	VARA	964.75	844.156
2.	BATISTA ANCHA			844.156
2.	BAYETA	VARA	37.00	231.125
2.	BAYETA			231.125
2.	BIRRETES	U	3.00	0.0
2.	BIRRETES			0.0
2.	BOTONADURA HILO	U	1.00	0.0
2.	BOTONADURA HILO			0.0
2.	BOTONES D/ZARDA	DOC	6.00	0.0
2.	BOTONES D/ZARDA			0.0
2.	BRETA/A	VARA	390.90	599.250
2.	BRETA/A			599.250
2.	BRETA/A ANGOSTA	VARA	406.50	291.867
2.	BRETA/A ANGOSTA			291.867
2.	BUQUE EL SANTIAG	U	1.00	10500.000
2.	BUQUE EL SANTIAG			10500.000
2.	CAMBRAY	PIEZ	0.50	9.500
2.	CAMBRAY			9.500
2.	CAMBRAY BATISTA	PIEZ	2.00	0.0
2.	CAMBRAY BATISTA			0.0
2.	CAMBRAY D/FRANCI	PIEZ	89.00	2239.000
2.	CAMBRAY D/FRANCI			2239.000
2.	CAXETE	U	3.00	0.0
2.	CAXETE			0.0
2.	CHOLETA DE ALGOD	PIEZ	1.00	0.0
2.	CHOLETA DE ALGOD			0.0
2.	CINTAS	PIEZ	40.00	0.0
2.	CINTAS			0.0
2.	CINTAS D/FRANCIA	PIEZ	6.00	0.0
2.	CINTAS D/FRANCIA			0.0
2.	CINTAS DE CHINA	PIEZ	1.00	0.0
2.	CINTAS DE CHINA			0.0
2.	CINTAS DE TISU	PIEZ	7.00	0.0

BARCO 2.	MERCANCIA CINTAS DE TISU	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO 0.0
2.	DAMASCOS	PIEZ	154.00	6812.000
2.	DAMASCOS			6812.000
2.	EMPERATRICES	PIEZ	65.00	1600.000
2.	EMPERATRICES			1600.000
2.	ESCRIBANIA D/MAQ	U	1.00	0.0
2.	ESCRIBANIA D/MAQ			0.0
2.	ESTAME/AS	PIEZ	43.00	1056.000
2.	ESTAME/AS			1056.000
2.	FONDOS	PIEZ	8.00	0.0
2.	FONDOS			0.0
2.	GASA	VARA	4.00	0.0
2.	GASA			0.0
2.	GORGORANES	PIEZ	70.00	1924.000
2.	GORGORANES			1924.000
2.	HILO	LIBR	208.00	1850.000
2.	HILO			1850.000
2.	HOLANDILLAS	PIEZ	157.00	390.000
2.	HOLANDILLAS			390.000
2.	LAMPAROS	PIEZ	52.00	2132.000
2.	LAMPAROS			2132.000
2.	LINES	PIEZ	81.00	10.000
2.	LINES			10.000
2.	MANTAS	U	74.00	1390.000
2.	MANTAS			1390.000
2.	MAQUE	CAXE	6.00	0.0
2.	MAQUE			0.0
2.	MEDIAS DE LANA	PAR	18.00	0.0
2.	MEDIAS DE LANA			0.0
2.	MELEQUES	PIEZ	13.00	0.0
2.	MELEQUES			0.0
2.	MESA PLATA 260 M	U	2.00	1885.000
2.	MESA PLATA 260 M			1885.000
2.	MUSELINAS	PIEZ	37.00	5400.000
2.	MUSELINAS			5400.000
2.	N/F	LIBR	4548.00	11370.000
2.	N/F			11370.000
2.	PAPELES DORADOS	N/F	0.0	0.0
2.	PAPELES DORADOS			0.0

BARCO	MERCANCIA	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO
2-	PEQUINES	PIEZ	50.00	644.000
2-	PEQUINES			644.000
2-	PRIMAVERAS	PIEZ	99.00	245.000
2-	PRIMAVERAS			245.000
2-	RUAN MARINY	VARA	391.00	439.375
2-	RUAN MARINY			439.875
2-	SAIASAIAS	PIEZ	158.00	15.000
2-	SAIASAIAS			15.000
2-	SEDA	LIBR	187.50	7306.000
2-	SEDA	MAZO	49.00	453.250
2-	SEDA			7759.250
2-	SEDA CARMESI	LIBR	121.00	2225.000
2-	SEDA CARMESI			2225.000
2-	TAFETANES	PIEZ	27.00	42.500
2-	TAFETANES			42.500
2-	TISU DE SEDA	PIEZ	119.00	4400.000
2-	TISU DE SEDA			4400.000
2-	VIDRIO	CAJO	6.00	1925.000
2-	VIDRIO			1925.000
2-	VIDRIOS CON FLOR	U	7.00	0.0
2-	VIDRIOS CON FLOR			0.0
2-				69757.523

Navfo "Saint-Jacques"

BARCO	MERCANCIA	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO
3-	ACERO	LIBR	2152.50	861.000
3-	ACERO			861.000
3-	ANASCOTE	PIEZ	61.00	2501.000
3-	ANASCOTE			2501.000
3-	ARCA	U	11.00	9983.500
3-	ARCA			9983.500
3-	BALANZA	U	18.00	800.000
3-	BALANZA			800.000
3-	BAQUETA D.MOSCOV	U	456.00	3064.500
3-	BAQUETA D.MOSCOV			3064.500
3-	BARRAGAN	PIEZ	48.00	384.000
3-	BARRAGAN			384.000
3-	BAYETA	VARA	276.00	1343.000
3-	BAYETA			1343.000
3-	BRETA/A ANCHA	VARA	43210.30	38638.778
3-	BRETA/A ANCHA			38638.778
3-	BRETA/A ANGOSTA	VARA	114325.53	81505.066
3-	BRETA/A ANGOSTA			81505.066
3-	BRETA/A AVERIA	VARA	720.00	427.500
3-	BRETA/A AVERIA			427.500
3-	BRETA/A CONTRA	VARA	470.50	404.313
3-	BRETA/A CONTRA			404.313
3-	BROCATILLO	VARA	51.00	280.500
3-	BROCATILLO			280.500
3-	CALAMACO	VARA	1605.25	2027.165
3-	CALAMACO			2027.165
3-	CALCETA	DOC	758.75	7679.875
3-	CALCETA			7679.875
3-	CAMBRAY	PIEZ	1.50	27.000
3-	CAMBRAY			27.000
3-	CAMBRAY BATISTA	PIEZ	393.50	6701.000
3-	CAMBRAY BATISTA			6701.000
3-	CAMBRAY D/FRANCI	PIEZ	212.00	3836.250
3-	CAMBRAY D/FRANCI			3836.250
3-	CAMELLON	VARA	2836.00	3656.876
3-	CAMELLON			3656.876
3-	CAMELOTE	VARA	3592.57	7639.313
3-	CAMELOTE			7639.313
3-	CARDENILLO	LIBR	517.00	1421.750

BARCO	MERCANCIA	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO
3-	CARDENILLO			1421.750
3-	CARDENILLO DE CO	VARI	3.00	31.000
3-	CARDENILLO DE CO			31.000
3-	CARDENILLO MINIO	LIBR	170.00	95.625
3-	CARDENILLO MINIO			95.625
3-	CERA	LIBR	6091.00	8799.313
3-	CERA			8799.313
3-	CHOLETA	PIEZ	1659.00	28872.000
3-	CHOLETA			28872.000
3-	CINTA DE RASO	PIEZ	243.00	789.750
3-	CINTA DE RASO			789.750
3-	CINTAS	PIEZ	186.00	3787.250
3-	CINTAS			3787.250
3-	CINTAS DE REATA	DOC	47.50	285.000
3-	CINTAS DE REATA			285.000
3-	CLARINES	PIEZ	543.50	14856.250
3-	CLARINES			14856.250
3-	CLAVO MOTRO	MIL	167.50	837.500
3-	CLAVO MOTRO			837.500
3-	COLETA	VARA	1457.00	1899.460
3-	COLETA			1899.460
3-	CORTEZA DE ARBOL	VARA	244.00	221.125
3-	CORTEZA DE ARBOL			221.125
3-	COTENSE	VARA	2744.50	2159.502
3-	COTENSE			2159.502
3-	CREA	VARA	45699.20	40238.542
3-	CREA			40238.542
3-	CREA AVERIA	VARA	1440.00	990.000
3-	CREA AVERIA			990.000
3-	CRISTAL	PIEZ	38.00	342.000
3-	CRISTAL			342.000
3-	CUCHILLOS	DOC	117.00	526.500
3-	CUCHILLOS			526.500
3-	ENCAJE CHAMBERGO	VARA	2041.25	618.750
3-	ENCAJE CHAMBERGO			618.750
3-	ENCAJE DE LORENA	PIEZ	1206.00	2809.000
3-	ENCAJE DE LORENA			2809.000
3-	ENCAJE DE PUY	VARA	5594.58	1055.594
3-	ENCAJE DE PUY			1055.594

BARCO	MERCANCIA	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO
3.	ENCAJES	U	1.00	2940.625
3.	ENCAJES			2940.625
3.	ESCARLATILLA	PIEZ	8.00	272.000
3.	ESCARLATILLA			272.000
3.	ESPUELA DE PLATA	PAR	4.00	31.250
3.	ESPUELA DE PLATA			31.250
3.	ESTAME/A MEDI SE	VARA	60.00	105.000
3.	ESTAME/A MEDI SE			105.000
3.	ESTERLIN	PIEZ	745.00	3562.500
3.	ESTERLIN			3562.500
3.	FARDITO	U	3.00	810.000
3.	FARDITO			810.000
3.	FIERRO D/VIZCAYA	QUIN	533.59	13817.000
3.	FIERRO D/VIZCAYA			13817.000
3.	GENEROS VARIOS	N/F	0.0	1523.000
3.	GENEROS VARIOS			1523.000
3.	GRECIANA	VARA	3169.12	1418.382
3.	GRECIANA			1418.382
3.	HERRAJE	DOC	108.00	1836.000
3.	HERRAJE			1836.000
3.	HILO	LIBR	3634.00	13092.965
3.	HILO			13092.965
3.	HOLANDAS	VARA	5814.50	5254.564
3.	HOLANDAS			5254.564
3.	LIENZO DE ALGODO	VARA	384.25	312.125
3.	LIENZO DE ALGODO			312.125
3.	LIENZO SAN JUAN	VARA	3131.75	1174.313
3.	LIENZO SAN JUAN			1174.313
3.	LONA	VARA	137.50	51.500
3.	LONA			51.500
3.	LORENA	PIEZ	455.00	1027.000
3.	LORENA			1027.000
3.	LOZA	PIEZ	0.0	45.000
3.	LOZA			45.000
3.	MONTERA D/PLUMAS	U	90.00	146.438
3.	MONTERA D/PLUMAS			146.438
3.	MORLE ANCHO	VARA	7403.25	6690.002
3.	MORLE ANCHO			6690.002
3.	MORLE ANGOSTO	VARA	40466.75	31195.452
3.	MORLE ANGOSTO			31195.452

BARCO	MERCANCIA	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO
3.	MORLE CCFRE	VARA	676.50	761.063
3.	MORLE COFRE			761.063
3.	MORLE CRUDO	VARA	2719.50	2123.658
3.	MORLE CRUDO			2123.658
3.	PA/O	VARA	3129.03	23428.665
3.	PA/O			23428.665
3.	PITIFLORES	VARA	7980.25	3378.022
3.	PITIFLORES			3378.022
3.	PLATILLA	PIEZ	954.00	5560.750
3.	PLATILLA			5560.750
3.	PONTINY	VARA	8379.75	6862.064
3.	PONTINY			6862.064
3.	PONTINY CRUDO	VARA	3119.00	2553.813
3.	PONTINY CRUDO			2553.813
3.	PUNTA DE MANTA	U	314.00	3768.000
3.	PUNTA DE MANTA			3768.000
3.	PUY	VARA	46310.75	7783.987
3.	PUY			7783.987
3.	ROPA USADA	N/F	0.0	1570.438
3.	ROPA USADA			1570.438
3.	RUAN COFRE	VARA	2174.00	3204.750
3.	RUAN COFRE			3204.750
3.	RUAN CRUDO	VARA	3043.00	3098.416
3.	RUAN CRUDO			3098.416
3.	RUAN DE HAVERIA	VARA	314.50	294.375
3.	RUAN DE HAVERIA			294.375
3.	RUAN FLORETE	VARA	177372.08	192581.024
3.	RUAN FLORETE			192581.024
3.	SANGALETE	PIEZ	216.00	1489.000
3.	SANGALETE			1489.000
3.	SEMPITERNA	PIEZ	15.00	375.000
3.	SEMPITERNA			375.000
3.	SOMBREROS	U	269.00	3981.000
3.	SOMBREROS			3981.000
3.	TAFETANES	VARA	2234.00	1049.980
3.	TAFETANES			1049.980
3.	TISU DE SEDA	PIEZ	196.00	2082.250
3.	TISU DE SEDA			2082.250
3.	TRIPE	VARA	1265.50	3797.250
3.	TRIPE			3797.250
3.				637445.167

Navío "Príncipe de Asturias"

BARCO	MERCANCIA	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO
4-	AGUJAS	MIL	143.80	786.250
4-	AGUJAS			786.250
4-	ALFILER	MIL	102.00	111.563
4-	ALFILER			111.563
4-	ANASCOTE	PIEZ	5.00	188.000
4-	ANASCOTE			188.000
4-	ANCHA	PIEZ	100.00	600.000
4-	ANCHA	VARA	480.00	420.000
4-	ANCHA			1020.000
4-	ANCHA CONTRAECHA	VARA	911.75	797.938
4-	ANCHA CONTRAECHA			797.938
4-	ANGOSTA	VARA	14039.50	10087.402
4-	ANGOSTA			10087.402
4-	ANTONA	VARA	67.00	85.813
4-	ANTONA			85.813
4-	AZUFRE	LIBR	100.00	125.000
4-	AZUFRE			125.000
4-	BARCA SAN CARLOS	U	1.00	2000.000
4-	BARCA SAN CARLOS			2000.000
4-	BATER DE CHINA	U	5.00	5.000
4-	BATER DE CHINA			5.000
4-	BIRRETE	U	8.00	18.000
4-	BIRRETE			18.000
4-	BOMBASI	VARA	258.00	209.813
4-	BOMBASI			209.813
4-	BOTONES	JUE	13.00	65.000
4-	BOTONES			65.000
4-	BRETA/A	PIEZ	150.00	705.000
4-	BRETA/A	VARA	60073.25	43699.220
4-	BRETA/A			44404.220
4-	BRETA/A ANCHA	PIEZ	50.00	300.000
4-	BRETA/A ANCHA	VARA	1062.00	872.939
4-	BRETA/A ANCHA			1172.939
4-	BRETA/A ANCHA CO	VARA	480.00	420.000
4-	BRETA/A ANCHA CO			420.000
4-	BRETA/A ANGOSTA	VARA	2374.25	1553.794
4-	BRETA/A ANGOSTA			1553.794
4-	BRETA/A CONTRAHE	VARA	988.00	865.063
4-	BRETA/A CONTRAHE			865.063
4-	BRETA/A HAVERIA	VARA	240.00	157.500

BARCO	MERCANCIA	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO
4.	BRETA/A HAVERIA			157.500
4.	BROCATO	PIEZ	24.25	266.750
4.	BROCATO	VARA	336.75	4922.688
4.	BROCATO			5189.438
4.	CALAMACO	VARA	1460.50	3437.751
4.	CALAMACO			3437.751
4.	CALZON	PAR	60.00	52.000
4.	CALZON			52.000
4.	CAMBRAY	PIEZ	187.00	3493.000
4.	CAMBRAY			3493.000
4.	CAMBRAY BATISTA	PIEZ	95.50	1661.250
4.	CAMBRAY BATISTA			1661.250
4.	CAMBRAY D/FRANCI	PIEZ	1034.00	19700.750
4.	CAMBRAY D/FRANCI			19700.750
4.	CAMELLON	PIEZ	19.00	288.000
4.	CAMELLON	VARA	608.00	912.000
4.	CAMELLON			1200.000
4.	CAMELOT DOBLADO	PIEZ	10.00	335.000
4.	CAMELOT DOBLADO			335.000
4.	CAMELOTE	PIEZ	12.00	564.000
4.	CAMELOTE	VARA	4723.25	7554.336
4.	CAMELOTE			8118.336
4.	CAMISA	U	210.00	669.750
4.	CAMISA			669.750
4.	CAMISAS USADAS	N/F	0.0	112.000
4.	CAMISAS USADAS	U	10.00	43.750
4.	CAMISAS USADAS			155.750
4.	CANDADO	DOC	84.00	336.000
4.	CANDADO			336.000
4.	CARRO DE ORO	VARA	585.66	1756.980
4.	CARRO DE ORO			1756.980
4.	CAXETA	U	184.00	1196.000
4.	CAXETA			1196.000
4.	CAXETA DE CAREY	U	56.00	212.750
4.	CAXETA DE CAREY			212.750
4.	CAXETA DE MARFIL	U	62.00	238.813
4.	CAXETA DE MARFIL			238.813
4.	CERA	LIBR	9797.50	14516.289
4.	CERA			14516.289
4.	CHAMARRETA	U	40.00	54.000
4.	CHAMARRETA			54.000

BARCO	MERCANCIA	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO
4-	CHOLETA	PIEZ	390.00	6814.500
4-	CHOLETA			6814.500
4-	CINTA DE BROCATO	PIEZ	87.00	2155.000
4-	CINTA DE BROCATO			2155.000
4-	CINTA DE GALON	PIEZ	186.00	674.250
4-	CINTA DE GALON			674.250
4-	CINTA DE RASO	PIEZ	238.00	2705.500
4-	CINTA DE RASO			2705.500
4-	CINTA DE REATA	DOC	29.75	333.500
4-	CINTA DE REATA	PIEZ	34.00	38.250
4-	CINTA DE REATA			371.750
4-	CINTA TISU D/SED	PIEZ	29.00	299.063
4-	CINTA TISU D/SED			299.063
4-	CINTAS	PIEZ	448.00	2108.750
4-	CINTAS			2108.750
4-	CINTO P/COLCHON	PIEZ	200.00	75.000
4-	CINTO P/COLCHON			75.000
4-	CLARIN ANGOSTO	PIEZ	40.00	705.750
4-	CLARIN ANGOSTO			705.750
4-	CLARINES	PIEZ	242.00	5765.750
4-	CLARINES			5765.750
4-	CLAVAZON	LIBR	2925.00	876.913
4-	CLAVAZON			876.913
4-	CLAVOS	LIBR	73.86	904.875
4-	CLAVOS			904.875
4-	COFRE	VARA	471.00	647.625
4-	COFRE			647.625
4-	COLADORI	PIEZ	24.00	108.000
4-	COLADORI	VARA	2770.00	2014.615
4-	COLADORI			2122.615
4-	COLCHON USADO	U	7.00	14.000
4-	COLCHON USADO			14.000
4-	COLETA	VARA	566.75	638.001
4-	COLETA			638.001
4-	CONTRAECHEA	VARA	230.50	201.688
4-	CONTRAECHEA			201.688
4-	CORDOBANES	DOC	12.00	240.000
4-	CORDOBANES	U	85.00	144.625
4-	CORDOBANES			384.625
4-	CORTEZA DE ARBOL	VARA	2178.00	2450.250
4-	CORTEZA DE ARBOL			2450.250

BARCO	MERCANCIA	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO
4.	CREA	VARA	4090.00	3247.139
4.	CREA			3247.139
4.	CREA ANGOSTA	VARA	995.75	560.391
4.	CREA ANGOSTA			560.391
4.	CRISTAL	PIEZ	31.00	356.500
4.	CRISTAL	VARA	720.45	832.938
4.	CRISTAL			1189.438
4.	CRUCIFIJOS	BAUL	1.00	30.000
4.	CRUCIFIJOS			30.000
4.	CUADRETA	U	4.00	13.250
4.	CUADRETA			13.250
4.	CUCHILLO	DOC	1417.00	5136.625
4.	CUCHILLO			5136.625
4.	DAMASCOS	VARA	197.33	493.375
4.	DAMASCOS			493.375
4.	DELFIN	PIEZ	61.50	61.500
4.	DELFIN	VARA	449.50	449.500
4.	DELFIN			511.000
4.	DROGUETA	VARA	4734.00	5750.690
4.	DROGUETA			5750.690
4.	ENCAJE APUNTADO	VARA	3065.00	766.250
4.	ENCAJE APUNTADO			766.250
4.	ENCAJE CHAMBERGO	VARA	1796.50	449.375
4.	ENCAJE CHAMBERGO			449.375
4.	ENCAJE D/BRUSELA	VARA	478.25	594.844
4.	ENCAJE D/BRUSELA			594.844
4.	ENCAJE D/FLANDES	VARA	6290.75	1956.590
4.	ENCAJE D/FLANDES			1956.590
4.	ENCAJE DE PALMAS	VARA	467.00	583.125
4.	ENCAJE DE PALMAS			583.125
4.	ENCAJE DE PLATA	ONZA	152.00	190.000
4.	ENCAJE DE PLATA			190.000
4.	ENCAJE DE PUNTAS	VARA	3789.50	2290.375
4.	ENCAJE DE PUNTAS			2290.375
4.	ENCAJE NEVADO	VARA	651.50	611.000
4.	ENCAJE NEVADO			611.000
4.	ENCAJE OJETEADO	VARA	1701.25	956.875
4.	ENCAJE OJETEADO			956.875
4.	ENCAJE PUY	COS	151.00	150.000
4.	ENCAJE PUY	VARA	151711.50	28539.834
4.	ENCAJE PUY			28689.934

BARCO	MERCANCIA	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO
4-	ESPEJO	U	91.00	376.125
4-	ESPEJO			376.125
4-	ESTAME/A	VARA	63.00	102.375
4-	ESTAME/A			102.375
4-	FELPA	VARA	782.00	5721.250
4-	FELPA			5721.250
4-	FERNANDINA	PIEZ	3.00	43.000
4-	FERNANDINA	VARA	576.50	576.500
4-	FERNANDINA			619.500
4-	FIERRO	LIBR	46502.00	10695.461
4-	FIERRO			10695.461
4-	FIERRO D/VIZCAYA	LIBR	2215.00	575.900
4-	FIERRO D/VIZCAYA			575.900
4-	FLORETE	VARA	1962.50	2269.065
4-	FLORETE			2269.065
4-	GALON DE HILO	VARA	1015.00	95.125
4-	GALON DE HILO			95.125
4-	GENEROS VARIOS	ARCA	28.00	32869.500
4-	GENEROS VARIOS	FAR	1.00	350.000
4-	GENEROS VARIOS	N/F	0.0	853.875
4-	GENEROS VARIOS			34073.375
4-	GRASA	VARI	2.00	30.000
4-	GRASA			30.000
4-	GRECIANA	VARA	140.00	59.080
4-	GRECIANA			59.080
4-	HILO	LIBR	4563.00	15858.331
4-	HILO			15858.331
4-	HILO DE ALAMBRE	LIBR	62.20	190.626
4-	HILO DE ALAMBRE			190.626
4-	HILO SALON	LIBR	452.00	1367.500
4-	HILO SALON			1367.500
4-	HILO TORCIDO	LIBR	290.00	1108.625
4-	HILO TORCIDO			1108.625
4-	HOJA CUCHILLEJA	U	240.00	202.560
4-	HOJA CUCHILLEJA			202.560
4-	HOJA DE ESPADA	U	377.00	377.000
4-	HOJA DE ESPADA			377.000
4-	HOLANDAS	N/F	756.00	472.500
4-	HOLANDAS	VARA	8511.50	7001.054
4-	HOLANDAS			7473.554
4-	HOLANDILLA	PIEZ	22.00	132.000

BARCO	MERCANCIA	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO
4-	HOLANDILLA	VARA	33.50	18.500
4-	HOLANDILLA			150.500
4-	LAMA	VARA	822.00	4564.750
4-	LAMA			4564.750
4-	LAMINA DE BROSE	U	2.00	24.000
4-	LAMINA DE BROSE			24.000
4-	LANILLA	PIEZ	1.00	30.000
4-	LANILLA			30.000
4-	LIENZO CASERO	VARA	880.00	660.313
4-	LIENZO CASERO			660.313
4-	LIENZO O/ALEMANI	VARA	247.50	139.342
4-	LIENZO O/ALEMANI			139.342
4-	LIENZO O/HAMBURG	PIEZ	1.00	15.000
4-	LIENZO O/HAMBURG	VARA	6988.00	4256.874
4-	LIENZO O/HAMBURG			4271.874
4-	LIENZO DE L/CONC	U	1.00	46.000
4-	LIENZO DE L/CONC			46.000
4-	LIENZO P/SERVILL	VARA	470.25	332.250
4-	LIENZO P/SERVILL			332.250
4-	LISTADO	VARA	2084.25	911.375
4-	LISTADO			911.375
4-	LISTONERIA	LIBR	165.00	2521.250
4-	LISTONERIA	PIEZ	393.00	638.625
4-	LISTONERIA			3159.875
4-	LORENA	PIEZ	564.00	590.500
4-	LORENA			590.500
4-	LOZA DE CHINA	CAJO	1.00	364.000
4-	LOZA DE CHINA	N/F	0.0	222.000
4-	LOZA DE CHINA			586.000
4-	MANTEL	VARA	722.00	770.125
4-	MANTEL			770.125
4-	MANTO	U	71.00	390.500
4-	MANTO			390.500
4-	MAQUE	COFR	1.00	30.000
4-	MAQUE			30.000
4-	MEDIA DE COLOR	PAR	1.00	2.000
4-	MEDIA DE COLOR			2.000
4-	MEDIA DE LANA	PAR	397.00	1139.750
4-	MEDIA DE LANA			1139.750
4-	MEDIA SEDA	PAR	156.00	955.500
4-	MEDIA SEDA			955.500

BARCO	MERCANCIA	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO
4-	MEDIAS	DOC	14.00	308.000
4-	MEDIAS	PAR	1493.00	3032.411
4-	MEDIAS			3340.411
4-	MENUDECENCIAS	CAJI	1.00	51.000
4-	MENUDECENCIAS			51.000
4-	MONTERA D/PLUMAS	U	28.00	45.500
4-	MONTERA D/PLUMAS			45.500
4-	MORLE	N/F	1039.75	874.813
4-	MORLE	VARA	17150.25	13247.942
4-	MORLE			14122.755
4-	MORLE ANCHO	VARA	504.00	456.750
4-	MORLE ANCHO			456.750
4-	MORLE ANGOSTO	VARA	541.75	423.125
4-	MORLE ANGOSTO			423.125
4-	MORLE CRUDO	VARA	1050.25	815.126
4-	MORLE CRUDO			815.126
4-	MOSELINA	PIEZ	19.00	785.000
4-	MOSELINA	VARA	2916.00	3735.762
4-	MOSELINA			4520.762
4-	MUNICION	LIBR	1450.00	203.000
4-	MUNICION			203.000
4-	NAVAJA	U	172.00	96.836
4-	NAVAJA			96.836
4-	NEGRO ESCLAVO	U	1.00	450.000
4-	NEGRO ESCLAVO			450.000
4-	NUEZ MOSCADA	LIBR	21.00	115.500
4-	NUEZ MOSCADA			115.500
4-	ORO PARA DORAR	CAJO	1.00	230.000
4-	ORO PARA DORAR			230.000
4-	PA/ETE	VARA	53.75	99.875
4-	PA/ETE			99.875
4-	PA/O	VARA	1837.83	11368.313
4-	PA/O			11368.313
4-	PA/UELO	PIEZ	271.00	468.500
4-	PA/UELO	U	15.00	5.625
4-	PA/UELO	VARA	2625.00	1066.375
4-	PA/UELO			1540.500
4-	PA/UELO O/ENCAJE	U	18.00	72.000
4-	PA/UELO O/ENCAJE			72.000
4-	PEINE	DOC	252.00	819.000
4-	PEINE			819.000

BARCO	MERCANCIA	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO
4-	PERLAS FALSAS	CAJO	1.00	50.000
4-	PERLAS FALSAS			50.000
4-	PI/UELA	VARA	335.00	408.563
4-	PI/UELA			408.563
4-	PICOTE	PIEZ	192.00	2950.375
4-	PICOTE	VARA	370.00	162.063
4-	PICOTE			3112.438
4-	PIMIENTA	LIBR	656.00	984.000
4-	PIMIENTA			984.000
4-	PITE	PIEZ	30.00	480.000
4-	PITE			480.000
4-	PITIFLOR D/FRANC	VARA	371.00	718.998
4-	PITIFLOR D/FRANC			718.998
4-	PITIFLORES	VARA	5341.58	5263.804
4-	PITIFLORES			5263.804
4-	PLATILLA	PIEZ	130.00	780.000
4-	PLATILLA			780.000
4-	PLUMA D/SOMBRERO	U	3.00	12.500
4-	PLUMA D/SOMBRERO			12.500
4-	QUINCALLERIA	FAR	1.00	141.000
4-	QUINCALLERIA	N/F	0.0	20.000
4-	QUINCALLERIA			161.000
4-	RASO	VARA	1941.00	727.626
4-	RASO			727.626
4-	RASO D/SAN MAUX	VARA	778.00	243.000
4-	RASO D/SAN MAUX			243.000
4-	RELICARIO	U	1.00	9.000
4-	RELICARIO			9.000
4-	RETRATO C/MARCO	U	27.00	89.375
4-	RETRATO C/MARCO			89.375
4-	ROPA USADA	N/F	0.0	1538.000
4-	ROPA USADA			1538.000
4-	RUAN	VARA	17364.75	19604.170
4-	RUAN			19604.170
4-	RUAN COFRE	VARA	2355.33	3203.438
4-	RUAN COFRE			3203.438
4-	RUAN FLORETE	VARA	506.50	559.438
4-	RUAN FLORETE			559.438
4-	RUAN MARINY	N/F	832.00	948.251
4-	RUAN MARINY	VARA	2199.50	2473.906
4-	RUAN MARINY			3422.157

BARCO	MERCANCIA	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO
4-	SARGUETA	PIEZ	258.00	7873.250
4-	SARGUETA			7873.250
4-	SARGUILLA	PIEZ	9.00	144.000
4-	SARGUILLA			144.000
4-	SATIN	VARA	484.25	257.250
4-	SATIN			257.250
4-	SEMPITERNA	PIEZ	116.00	3473.000
4-	SEMPITERNA			3473.000
4-	SEMPITERNILLA	PIEZ	60.00	1215.000
4-	SEMPITERNILLA			1215.000
4-	SERVILLETA	VARA	10047.75	6801.383
4-	SERVILLETA			6801.383
4-	SERVILLETA C/MAN	DOC	40.00	707.000
4-	SERVILLETA C/MAN			707.000
4-	SISERIA	LIBR	12338.90	2233.438
4-	SISERIA			2233.438
4-	SOBREMESA	U	1.00	16.000
4-	SOBREMESA			16.000
4-	SOMBRERO BLANCO	U	61.00	915.000
4-	SOMBRERO BLANCO			915.000
4-	SOMBRERO NEGRO	U	34.00	391.000
4-	SOMBRERO NEGRO			391.000
4-	SOMBREROS	U	295.00	2594.000
4-	SOMBREROS			2594.000
4-	TABACO EN POLVO	LIBR	700.00	350.000
4-	TABACO EN POLVO			350.000
4-	TAFETAN DE MANTO	VARA	2327.00	872.625
4-	TAFETAN DE MANTO			872.625
4-	TAFETANES	VARA	24239.00	10493.979
4-	TAFETANES			10493.979
4-	TIJERAS	DOC	164.00	615.000
4-	TIJERAS			615.000
4-	TOCA NEGRO	PIEZ	2.00	16.000
4-	TOCA NEGRO			16.000
4-	TRASTOS VIEJOS	N/F	0.0	86.000
4-	TRASTOS VIEJOS			86.000
4-	TRIFE	VARA	4699.75	14202.315
4-	TRIFE			14202.315
4-	TRIFE O/AVERIA	VARA	140.00	200.000
4-	TRIFE O/AVERIA			200.000

-468-

BARCO	MERCANCIA	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO
4-	VASO DE CRISTAL	DOC	43.00	559.000
4-	VASO DE CRISTAL			559.000
4-	VIDRIO	CAJO	1.00	50.000
4-	VIORIO			50.000
4-				444485.539

Navío "Fidèle"

BARCO	MERCANCIA	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO
5-	ACERO	LIBR	645.00	180.500
5-	ACERO			180.500
5-	ANASCOTE	PIEZ	9.00	373.500
5-	ANASCOTE			373.500
5-	APUNTADO	VARA	5434.50	1641.505
5-	APUNTADO			1641.505
5-	BAQUETA D.MOSCOV	U	744.00	5301.000
5-	BAQUETA D.MOSCOV			5301.000
5-	BAYETA	VARA	200.00	825.000
5-	BAYETA			825.000
5-	BRETA/A	VARA	58784.41	43429.093
5-	BRETA/A			43429.093
5-	BRETA/A ANCHA	VARA	35544.00	30992.726
5-	BRETA/A ANCHA			30992.726
5-	BRETA/A ANGOSTA	VARA	16609.25	12164.311
5-	BRETA/A ANGOSTA			12164.311
5-	CAJETA	DOC	12.00	193.824
5-	CAJETA			193.824
5-	CALAMACO	VARA	3870.00	5328.313
5-	CALAMACO			5328.313
5-	CAMBRAY	PIEZ	285.50	5459.000
5-	CAMBRAY			5459.000
5-	CAMBRAY BATISTA	PIEZ	99.50	1383.250
5-	CAMBRAY BATISTA			1383.250
5-	CAMBRAY D/FRANCI	PIEZ	80.50	1570.500
5-	CAMBRAY D/FRANCI			1570.500
5-	CAMELOTE	VARA	2265.75	2773.000
5-	CAMELOTE			2773.000
5-	CAMISA	U	893.00	1637.000
5-	CAMISA			1637.000
5-	CAMISAS USADAS	U	98.00	171.500
5-	CAMISAS USADAS			171.500
5-	CANELA	LIBR	1674.00	6905.250
5-	CANELA			6905.250
5-	CERA	LIBR	12190.90	17614.750
5-	CERA			17614.750
5-	CHAMBERGO	VARA	2817.00	2134.809
5-	CHAMBERGO			2134.809
5-	CHAMBERGO APOLIL	N/F	2187.00	1913.625

BARCO	MERCANCIA	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO
5-	CHAMBERGO APOLIL			1913.625
5-	CHOLETA	PIEZ	570.00	10407.500
5-	CHOLETA			10407.500
5-	CINTA DE BROCATO	PIEZ	111.00	1839.500
5-	CINTA DE BROCATO			1839.500
5-	CINTAS	PIEZ	73.00	273.750
5-	CINTAS			273.750
5-	CINTAS DE TELA	PIEZ	34.00	620.500
5-	CINTAS DE TELA			620.500
5-	CLARIN ANGOSTO	PIEZ	23.00	408.250
5-	CLARIN ANGOSTO			408.250
5-	CLARINES	PIEZ	136.00	3056.500
5-	CLARINES	VARA	20.00	510.000
5-	CLARINES			3566.500
5-	CLAVAZON	LIBR	3422.00	1026.750
5-	CLAVAZON			1026.750
5-	CLAVO DORADO	MIL	64.00	960.000
5-	CLAVO DORADO			960.000
5-	COLETA	VARA	9785.25	13865.853
5-	COLETA			13865.853
5-	CREA	VARA	13392.00	10881.000
5-	CREA			10881.000
5-	CREA ANCHA	VARA	289.00	234.000
5-	CREA ANCHA			234.000
5-	CREA GRECIANA	VARA	400.00	162.189
5-	CREA GRECIANA			162.189
5-	CUCHILLO	DOC	770.00	2791.250
5-	CUCHILLO			2791.250
5-	DROGUETA	VARA	1407.00	1759.375
5-	DROGUETA			1759.375
5-	ENCAJE D/FLANDES	VARA	5362.00	1678.306
5-	ENCAJE D/FLANDES			1678.306
5-	ENCAJE DE LORENA	PIEZ	100.00	137.000
5-	ENCAJE DE LORENA			137.000
5-	ENCAJE DE PARIS	PIEZ	248.00	312.250
5-	ENCAJE DE PARIS			312.250
5-	ENCAJES	VARA	341.00	597.000
5-	ENCAJES			597.000
5-	ESTOPEROL	MIL	57.50	402.500
5-	ESTOPEROL			402.500

BARCO	MERCANCIA	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO
5-	FIERRO D/VIZCAYA	LIBR	81020.00	19208.199
5-	FIERRO D/VIZCAYA			19208.199
5-	FIERRO DE SUECIA	LIBR	11035.00	2055.200
5-	FIERRO DE SUECIA			2055.200
5-	GALON FALSO	MARC	309.00	1545.750
5-	GALON FALSO			1545.750
5-	GENEROS VARIOS	ARCA	3.00	2367.000
5-	GENEROS VARIOS			2367.000
5-	GRECIANA	VARA	20.00	9.125
5-	GRECIANA			8.125
5-	HILO	LIBR	111.00	366.000
5-	HILO			366.000
5-	LIENZO CRUDO	VARA	92.00	69.000
5-	LIENZO CRUDO			69.000
5-	LISTADO	PIEZ	41.00	779.000
5-	LISTADO			779.000
5-	LONA	VARA	1615.00	1582.000
5-	LONA			1582.000
5-	MANTEL	VARA	66.00	94.500
5-	MANTEL			94.500
5-	MARINY	VARA	192.50	216.563
5-	MARINY			216.563
5-	MASCARILLA	U	750.00	24.000
5-	MASCARILLA			24.000
5-	MEDIAS	DOC	11.33	204.000
5-	MEDIAS	PAR	423.00	1009.000
5-	MEDIAS			1213.000
5-	MONTERA	U	403.00	516.125
5-	MONTERA			516.125
5-	MONTERA D/PLUMAS	U	179.00	179.000
5-	MONTERA D/PLUMAS			179.000
5-	MORLE	VARA	249.50	202.500
5-	MORLE			202.500
5-	MOSELINA	PIEZ	13.00	598.000
5-	MOSELINA			598.000
5-	MOSELINA LABRAOA	PIEZ	10.00	300.000
5-	MOSELINA LABRAOA			300.000
5-	PA/O	VARA	1823.83	11906.439
5-	PA/O			11806.439
5-	PAPEL	RES	183.00	1897.000

BARCO	MERCANCIA	UNIDAD	CANTIDAD	ECIO
5-	PAPEL			1.77.000
5-	PAPEL DE FRANCIA	RES	8.00	60.000
5-	PAPEL DE FRANCIA			60.000
5-	PITIFLOR D/FRANC	VARA	1856.75	3094.468
5-	PITIFLOR D/FRANC			3094.468
5-	PITIFLORES	VARA	1277.25	674.585
5-	PITIFLORES			674.585
5-	PLANCHA P/ROPA	U	38.00	48.000
5-	PLANCHA P/ROPA			48.000
5-	PLATILLA	PIEZ	176.00	1232.000
5-	PLATILLA			1232.000
5-	PONTINY	VARA	4541.00	3654.064
5-	PONTINY			3654.064
5-	PUNTA BLANCA	VARA	3888.00	4860.000
5-	PUNTA BLANCA			4860.000
5-	PUNTA BLANCA FLA	VARA	3888.00	4860.000
5-	PUNTA BLANCA FLA			4860.000
5-	PUY	N/F	2782.75	434.750
5-	PUY	VARA	58771.25	11959.883
5-	PUY			12394.633
5-	ROPA USADA	N/F	0.0	1389.500
5-	ROPA USADA			1389.500
5-	RUAN	VARA	35452.25	40778.005
5-	RUAN			40778.005
5-	RUAN COFRE	VARA	1551.00	2120.500
5-	RUAN COFRE			2120.500
5-	RUAN FLORETE	VARA	5369.00	6206.562
5-	RUAN FLORETE			6206.562
5-	RUAN MARTINY	VARA	396.00	445.750
5-	RUAN MARTINY			445.750
5-	SERVILLETA	VARA	102.00	66.875
5-	SERVILLETA			66.875
5-	SOBREMESA	U	8.00	104.000
5-	SOBREMESA			104.000
5-	SOMBRERO NEGRO	U	35.00	630.000
5-	SOMBRERO NEGRO			630.000
5-	SOMBREROS	U	402.00	6118.500
5-	SOMBREROS			6118.500
5-	TACHUELA DORADA	MIL	497.50	4042.125
5-	TACHUELA DORADA			4042.125

-473-

BARCO	MERCANCIA	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO
5-	TACHUELA GRANDE	MIL	6.00	144.000
5-	TACHUELA GRANDE			144.000
5-	TRIPE	VARA	1736.75	5599.064
5-	TRIPE			5599.064
5-				337465.961

Navío "Saint-François"

BARCO	MERCANCIA	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO
6-	BATEA DE CHINA	U	10.00	30.000
6-	BATEA DE CHINA			30.000
6-	BOMBASI	VARA	297.00	64.938
6-	BOMBASI			64.938
6-	BRETA/A	VARA	17780.75	12315.754
6-	BRETA/A			12315.754
6-	BRETA/A ANCHA	PIEZ	181.00	1048.500
6-	BRETA/A ANCHA	VARA	51614.50	43636.641
6-	BRETA/A ANCHA			44685.141
6-	BRETA/A ANGOSTA	PIEZ	118.00	531.000
6-	BRETA/A ANGOSTA	VARA	165790.25	111415.146
6-	BRETA/A ANGOSTA			111946.146
6-	BRETA/A CONTRAHE	VARA	1155.00	956.625
6-	BRETA/A CONTRAHE			956.625
6-	CALAMACO	VARA	640.00	1640.563
6-	CALAMACO			1640.563
6-	CAMBRAY	PIEZ	9.50	149.625
6-	CAMBRAY			149.625
6-	CAMBRAY D/FRANCI	PIEZ	165.50	3119.563
6-	CAMBRAY D/FRANCI			3119.563
6-	CAMELOTE	VARA	358.25	403.063
6-	CAMELOTE			403.063
6-	CANELA	LIBR	87.00	489.500
6-	CANELA			489.500
6-	CHOLETA	PIEZ	461.00	8248.500
6-	CHOLETA	VARA	1287.00	482.625
6-	CHOLETA			8731.125
6-	CINTA DE HILO	DOC	54.00	172.125
6-	CINTA DE HILO			172.125
6-	CINTA NEGRA	PIEZ	457.50	2699.125
6-	CINTA NEGRA			2699.125
6-	CINTAS	PIEZ	822.00	5233.500
6-	CINTAS			5233.500
6-	CLARINES	PIEZ	150.00	2668.000
6-	CLARINES			2668.000
6-	CLAVAZON	LIBR	430.00	146.750
6-	CLAVAZON			146.750
6-	CRISTAL	PIEZ	16.00	132.000
6-	CRISTAL			132.000
6-	CUCHILLO	DOC	52.00	188.500

BARCO	MERCANCIA	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO
6-	CUCHILLO			188.500
6-	ENCAJE DE LORENA	PIEZ	635.00	781.500
6-	ENCAJE DE LORENA			781.500
6-	ESTA/O	LIBR	11686.00	2921.500
6-	ESTA/O			2921.500
6-	FLANDES	VARA	12973.12	6681.252
6-	FLANDES			6681.252
6-	GENEROS VARIOS	ARCA	5.00	4969.000
6-	GENEROS VARIOS	FAR	2.00	880.000
6-	GENEROS VARIOS			5849.000
6-	HAMBURGO	VARA	1037.75	713.250
6-	HAMBURGO			713.250
6-	HILO	LIBR	924.00	3042.751
6-	HILO			3042.751
6-	HOLANDAS	PIEZ	12.00	201.000
6-	HOLANDAS			201.000
6-	LIENZO DE PARIS	VARA	630.00	521.688
6-	LIENZO DE PARIS			521.688
6-	LISTONERIA	LIBR	304.00	4940.063
6-	LISTONERIA			4940.063
6-	MEDIAS	PAR	349.00	896.313
6-	MEDIAS			896.313
6-	MORLE	VARA	315.00	275.625
6-	MORLE			275.625
6-	PITIFLORES	VARA	21199.25	9283.098
6-	PITIFLORES			9283.098
6-	PLATILLA	PIEZ	441.00	2866.500
6-	PLATILLA			2866.500
6-	PLATO GRANDE CHI	U	20.00	164.250
6-	PLATO GRANDE CHI			164.250
6-	PLATO MAYOR	U	3.00	22.875
6-	PLATO MAYOR			22.875
6-	PONTINY	VARA	693.75	520.313
6-	PONTINY			520.313
6-	PUY	VARA	39179.75	7302.727
6-	PUY			7302.727
6-	ROPA USADA	N/F	0.0	1389.500
6-	ROPA USADA			1389.500
6-	RUAN	VARA	108506.90	117423.721
6-	RUAN			117423.721

-476-

BARCO	MERCANCIA	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO
6-	RUAN COFRE	VARA	687.75	929.813
6-	RUAN COFRE			929.813
6-	SANGOLETA	PIEZ	110.00	660.000
6-	SANGOLETA			660.000
6-	SOMBREROS	U	47.00	564.000
6-	SOMBREROS			564.000
6-	TRIFE	VARA	289.25	459.563
6-	TRIFE			459.563
6-	VIDRIO	CAJO	2.00	335.000
6-	VIDRIO			335.000
6-				364516.344

Navío "El Aguila"

Anexo 3: Formación de una compañía comercial para negociar en el Mar del Sur.

"Estado de las estimaciones, y mas justo precio de una de las seis fragatas de Monsieur le Cordier, quien se obliga de dar a S.M.C. tres nuevas y otras tres bien tratadas, segun el tratado que de ellas ha hecho con el Sr. Conde de Bergeyck, el dia 23 de Noviembre de 1712".

A saver por el precio de una de servicio

- Por el casco de una de dichas Fragatas de 500 a 600 toneladas, y de 50 à 60 cañones	20.000
- La Andana baja de 18 libras de Calibre. La segunda de 12 v 8. Sobre los Puentes con Gallardetes de 6 v de 4.	
- Tres juegos de Cubiertas nuevas a mil pesos	3.000
- Seis cables nuevos, a mil pesos	6.000
- Quatro nuevos a 500 pesos	2.000
- Seis ancoras	1.200
- Quatro ancoras	400
- Cien cubos de quatro	1.000
- Cien fusiles de Calibre uniforme con sus Bayonetas; como los de los Guardias Franceses, provadas a 5 ps..	500
- Cien Pistolas de Calibre uniforme	100
- Cien Espadas, ó Sables de Cavalleria	100
- Cien Espontones	100
- Cinquenta Achas	50
- Cien granadas de Ierro	125
- Cien horneros	50
- Cien	75
- Ciento y cinquenta libras de Bola de Mosquetes y Pistolas	35
- Docientas libras de Polvora fina para la Mosqueteria de Pistolas	600
- Siete mil libras de Polvora de Cañon para 25 Tiros para cada cañon	1.400
- Quinientos Bestidos para los fusileros, y un Bestido para los tres oficiales Capitan, Theniente y Alferez.	

Chupas, Calzones, medias, sombreros, zapatos, dos Corbatas negras y dos Camisas, cada uno Galon bordado y botón de plata fina.	
Total	36.735
- Tres Bestidos a 30	90
- Dos Bestidos de Serga	36
- Dos Tambores	40
- Quarenta Bestidos de Soldados como los de la Marina del Rey	480
- Dos Bestidos de Trompetas Galoneados de plata fina con el Trompetero	60
- Una Caja de Medicamentos de las mas completas	300
- Un Oratorio, con dos Casullas, el Caliz, Potera, Cus- todia con Caja, con todo lo demas necesario	150
- Una Caja de Instrumentos de Cirugia de las mas comple- tas	50
- Por el Calafateo y Carena del Casco de la dicha Fra- gata, a lo menos	1.000
- Por todos los Cables Delgados, y Gabias, a lo menos 200 quintales de cuerda menuda y mil Annas, o baras de Tela de Vela, en Piezas	10.500
- Alquitrán Brea y Sebo para dar Carenas a la dha. Fragata en Cadiz, ó en otra parte y generalmente poner todos los Cables y Gabias nuevas, a la dicha Fragata durante 18 meses	2.000
- Quatro mil Bolas de Fierro, y 200 a 2 cabezas de ca- libre de Cañon de la dha. Fragata	1.000
- Una Chalupa con dos pedreros, sus velas, Remos, Timon Pavellon y Farol de Fierro para salir de la obscuri- dad, todo como deve estar, con diez Remeros y un cañon	200
- Otro gasto por el equipage compuesto 8 oficiales mayores Por tres meses de viveres, 46 oficiales marineros y sueldo para ir, venir y 66 Marineros estar en el Puerto	6.630
40 Soldados	
10 Criados	
170 hombres	
- A los Comisarios de los Puertos, por la comision a dos por ciento	1.265
- Por gastos no savidos	464
TOTAL	70.000

-479-

Gratificacion que S.M. concede al Sr. Le Cordier 5.000 pesos.

Fuente: AHN Estado 514

Anexo 4: Embargo en la Tienda de Juan Formón.

En Santiago de Chile el 20/vi/1714.

- 40 sombreros blancos de castor.
- 2 sombreros blancos de castor.
- 9 sombreros negros de castor.
- 14 1/2 varas de grana.
- 15 1/2 varas de paño azul.
- 20 monteras de plumas negras y tisú.
- 3 varas de paño musgo.
- 6 varas de tripe nacar.
- 3 varas de tripe verdegor escaso.
- 24 varas de tripe azul.
- 23 3/4 varas de tripe musgo.
- 4 varas de cinta de tisú negro con plata.
- 15 3/4 varas de cinta de tisú nacar con plata.
- 10 1/3 varas de idem.
- 16 3/4 varas de cinta de tisú negras con plata.
- 15 1/2 varas de cintas de tisú azul con plata.
- 16 varas de cintas negras de tisú conplata.
- 3 1/2 varas de tela angosta celeste de 2 dedos.
- 5 1/2 varas de cinta de tela color de fuego.
- 1 pieza de Ruan con 61 3/4 anas.
- 36 1/2 varas de Ruan.
- 38 1/2 varas de Ruan.
- 1 frangote de Ruan de Bavaria con 317 varas.
- 11 1/2 varas de morlais ancho.
- 2 cajones de cera (3 quintales bruto).
- 20 3/4 varas de escarlatilla.
- 1 pieza de escarlatilla.
- 103 ps. 3 rs. en una talega.
- 226 ps. en una talega.
- 15 2/3 varas de sarga negra.
- 21 1/2 varas de granilla.
- 33 varas de calamaco nacar, doble.
- 11 1/4 varas de camellón de Bruselas, musgo.
- 5 piezas de bretañas anchas con 6 anas c/u.
- 8 piezas de bretañas angostas (6 de 5 anas y 2 de 6 anas).
- 43 varas de colêta ancha.
- 39 1/2 varas de Barracón de Bruselas.
- 12 pares de seda de enrollar.

- 5 libras de listonería de diferentes colores.
- 3 1/2 docenas de cintas blancas de hilandillo.
- 7 varas de Cambray de Francia.
- 27 hojas de espadines.
- 3 1/2 libra de hilo blanco.
- 9 varas de Bretaña, en dos pedazos.
- 23 varas de Tafetán negro ancho, de manto.
- 12 varas de bayeta de Castilla, verde.
- 23 varas de bayeta de Castilla, clavel.
- 20 3/4 varas de bayeta de Castilla, azul.
- 8 varas de encajes chambergos, de dos dedos.
- 4 3/4 varas de encajes apolillados, de dos dedos.
- 1 vara de encajes apolillados de 4 dedos.
- 1 1/2 vara de chambergos, a 3 dedos.
- 3 varas de puntas en 2 retazos, a 5 dedos.
- 4 piezas de cintas de seda.
- 1 libra y 4 1/4 onzas de cintas de raso de diferentes colores.
- 2 libras y 6 1/2 onzas de cintas de lion.
- 3 piezas de cintas azules, de 1 dedo.
- 19 varas de choleta.
- 4 onzas de listonería de Génova.
- 8 docenas y 2 cuchillos de cacha negra de marca mayor.
- 34 cuchillos de cabo de palo.
- 3 docenas de cuchillos de cacha blanca.
- 30 cabos pintados.
- 1 docena de cuchillos con sus vainas y tenedores.
- 18 tijeras con sus vainas.
- 10 tijeras sin vainas.
- 5 papeles de Nabaxas.
- 10 peines escarmenadores.
- 3 libras de seda de diferentes colores.
- 3 rollos de alambre grueso (17 libras).
- 2 piezas de cinta de reatas.
- 29 barrenas pequeñas.
- 7 barrenas grandes.
- 139 1/2 varas de tafetán carmesí, de Granada.

ANEXO 5.

Copia de la memoria de géneros que distribuyó el capitán del navío francés "San Francisco", Lima, 28/viii/1707.

- Anascotes de Brujas, anchos, 15 ps.
- Acero, 23 ps.
- Antojos a la vista.
- Almizque, 10 ps. onza.
- Azafrán, el mejor, 20 ps.
- Bretañas anchas, 6 rs.
- Dhas. angostas, 4 1/2 rs.
- Baietas colchestes surtidas, 3 rs.
- Borlones y Mobilas.
- Barracanes de Flandes de Lile, 40 ps.
- Barracanes de Olanda, 40 ps.
- Dhos. plateados valencianos, 50 ps.
- Bestidos de soldados.
- Baquetas de moscovia, 10 ps.
- Bocasí de Olanda blanco, 16 ps. pieza.
- Benjui, 4 ps.
- Bolas de truco de marfil de 8 1/2 a 25 ps. las 4.
- Barajas finas, 20 ps. gruesa.
- Bramantillos, 4 rs.
- Calamacos piezas variados colores, de 42 a 44 ps.
- Chamelotes, 13 rs.
- Carros de oro de Broschas, 4 ps. 4 rs.
- Creas anchas de Leon, 6 rs.
- Dhas. angostas, 4 3/4 rs.
- Camisas, 3 ps.
- Cambraies Baptistas, 27 ps.
- Clarines, 29 ps.
- Cambrayes olanes, 10 ps.
- Calcetas de Francia, 15 ps. docena.
- Canela fina, 7 ps.
- Clavo de comer, 7 ps.
- Corales carbonetes labrados a la vista.
- Cortes de puntas negras de a 5 a 35 ps.
- Cortes de puntas de a 7 a 30 ps.
- Cortes de puntas de a 9 a 18 ps.
- Cuchillos de Cavo negro marca mayor, 5 ps.
- Clavos de Vizcaia surtidos de escora media, escora alfagia,

- barrote y entablar a 35 ps. quintal.
- Dhos. de tablilla ripia, 20 rs. millar.
 - Encajes de Flandes de todas laias a la vista.
 - Puntas finas de Flandes vista.
 - Encajes de pitiflor vista.
 - Encajes de Puy, cajas de a 100, 200, 300, 400 piezas.
 - Escarlatillas, 60 ps.
 - Dhas. de Olanda, 40 ps.
 - Escopetas buenas de Paris.
 - Estoraque, 6 ps.
 - Espejos grandes y pequeños.
 - Felpas de Francia de colores lisos y variados, 7 ps.
 - Guarniciones de espadas lisas, 5 ps.
 - Guantes, 6 rs.
 - Hilo de muñequilla liso.
 - Blanco crespo de Olanda, 7 ps. 4 rs.
 - Hilo rico de Olanda, 9 ps.
 - Hilo de sastre de colores surtidos de 16 hasta 20.
 - Hilo de alambre.
 - Erraduras, 16 ps. docena.
 - Anchas de Vizcaia, 3 ps.
 - Imágenes ricas.
 - Cuadros y retablos sobre lienzos dorados.
 - Lienzo listado, 5 1/2 rs.
 - Laminas de Flandes, 45 ps.
 - Mantos de Sevilla, 24 ps.
 - Dhos. de Paris, de 13 a 16 ps.
 - Manteles y servilletas.
 - Estampas de Flandes, 6 ps.
 - Medias de lana de hombre y de muger.
 - Medias de seda de hombre y de muger, 6 ps.
 - Mercería a la vista.
 - Olandillas de Olanda, 12 ps. pieza.
 - Polvos azules, 10 rs.
 - Paños finos surtidos de todos colores, 6 ps.
 - Dhos. negros, 6 ps.
 - Dhos. de grana, 8 ps.
 - Dhos. de azules, 6 ps.
 - Palometas, 13 rs.
 - Pistolas ricas.
 - Peines de Box surtidos.
 - Plumas finas, 4 ps. 4 rs.
 - Papel de Francia, 6 ps.

- Rejas de Vizcaia, 33 ps. quintal.
- Ruanes floretes, a 4 3/4.
- Dhos. de cofre, 6 3/4.
- Sierras de Alemania, 4 rs.
- Sombreros de castor blanco, 14 ps.
- Tripas de Francia, 3 ps.
- Dhas. de Olanda, 4 ps.
- Tixerias de trasquilar de Vergara, 18 ps. docena.
- Tachuelas doradas de Paris, 15 ps. el millar.
- Tabaco Sumonte riquísimo en frasco, 5 ps.
- Una tienda de campo con sus trastos.
- Tafetán de lustre negro, 10 rs.
- Cera blanca, 150 ps. quintal.
- Cintas negras de cordería surtidas, 4 ps. terciadas.
- Listonería surtida, 24 ps.
- Seda de colores surtida, 24 ps.
- Alfileres, 6 rs. millar.
- Libros diferentes layas como son Breviarios, Misales, Ramilletes y obras de Quevedo, temporal y eterno y otros muchos como Torrecillas, Corellas, Silveyra, Cornelios.

Anexo 6:

Papeles secuestrados en el embargo de bienes de Joseph de Potau y Olaina.

- Varios papeles tocantes a una denuncia de fraude en Guayaquil.
- Otros papeles con rótulo "Al Sr. Joseph de la Concha".
- Cuatro Reales Cédulas sobre contrabando.
- Copias de R.C. que prohíben el comercio con extranjeros.
- Una carta de Arevalo tocante al contrabando.
- Autos de Alonso Asiego de contrabando.
- Una petición de Francisco de León, guarda de contrabando.
- Copia de una R.C. sobre contrabando.
- Una memoria de las personas que compraron en el navío "Las dos Coronas".
- Una razón de los fardos que trajo la "Urca" al puerto de Payta.
- Varios papeles y cartas tocantes a comisos que se componen de un legajo. El primer rótulo es "Lima, 27/xii/1708".
- Unos papeles de borradores sobre contrabandos sueltos, que se hallaron en el cajón de Balladares.
- Unas consultas del Señor Príncipe sobre contrabandos que hizo Jorge Cugurra en Guamanga.
- Papeles de diferentes consultas de contrabando.
- Testimonio de lo que se embargó a Jaime de Malla por Juan de Bergara.
- Copias de cartas autorizadas de los capitanes de los navíos franceses que estaban en Pisco al Coronel Balthasar de Abarca.
- Otras de la expulsión de navíos extranjeros de Pisco.
- Una petición de Juan Joseph de Ovexas.
- Una carta de Monsieur Goret a Juan Joseph Gallegos.
- Nombramientos de guardas de contrabando, que se quitaron.
- Una carta de Monsieur Dupon a otro francés.
- Carta que entregó Bartolomé Munarri a Potau sobre contrabando.
- Papeles de contrabando de Luis Montaran.
- Un vale de Monsieur Somarin sobre la parte denunciada.
- Cargos de la residencia de Concha a Ustáriz.
- Unos papeles tocantes a libramientos del navío portugués que fue a Chile.
- Autos sobre un comiso que se hizo en Oruro.
- Cartas y autos sueltos de los corregidores y oficiales reales

de Piuro por la avería de un barco.

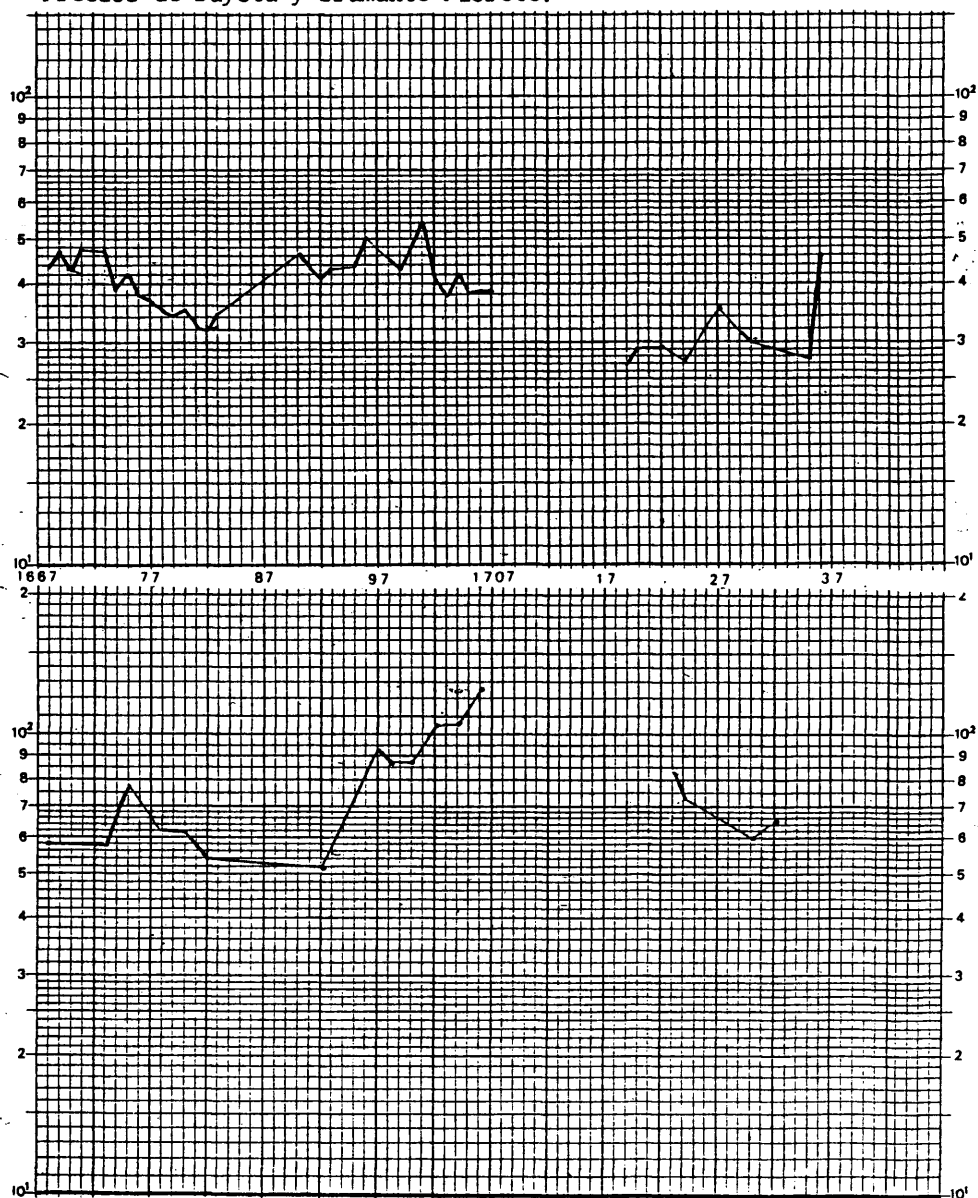
- Causa contra los navíos extranjeros que estuvieron en Pisco.
- Embargo de la carga que traía el navío "Nta. Sra. de los Pesces" que vino de Panamá.
- Papeles sobre contrabando.
- Autos de la vista y fondeo del navío "Triunfante".
- Autos sobre comisos de piñas.
- Autos sobre vista y fondeo del navío "Conquistador".
- Comiso de 266 marcos 4 onzas de piñas de plata.
- Autos por mercaderías y 16 marcos de plata entregados por un guarda de contrabando en la Caja Real.
- Arribada del navío "La Urca" y captura de las mercaderías y géneros que trajo de Nueva España.
- Despacho de comisos de contrabando.
- Una razón de las causas de contrabando e indultos.

Fuente: AHN Consejos 21308.

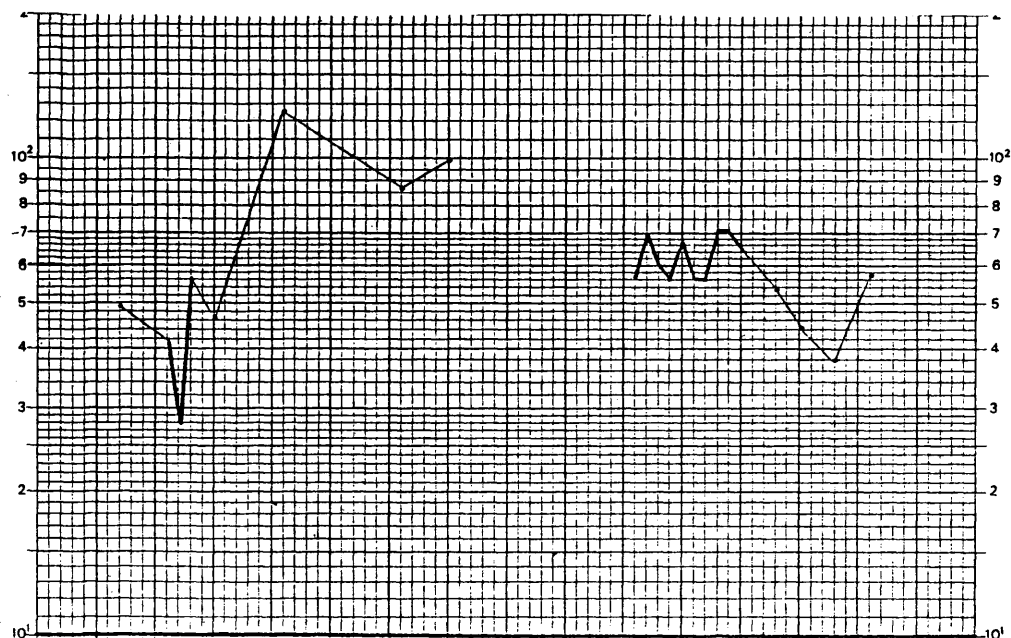
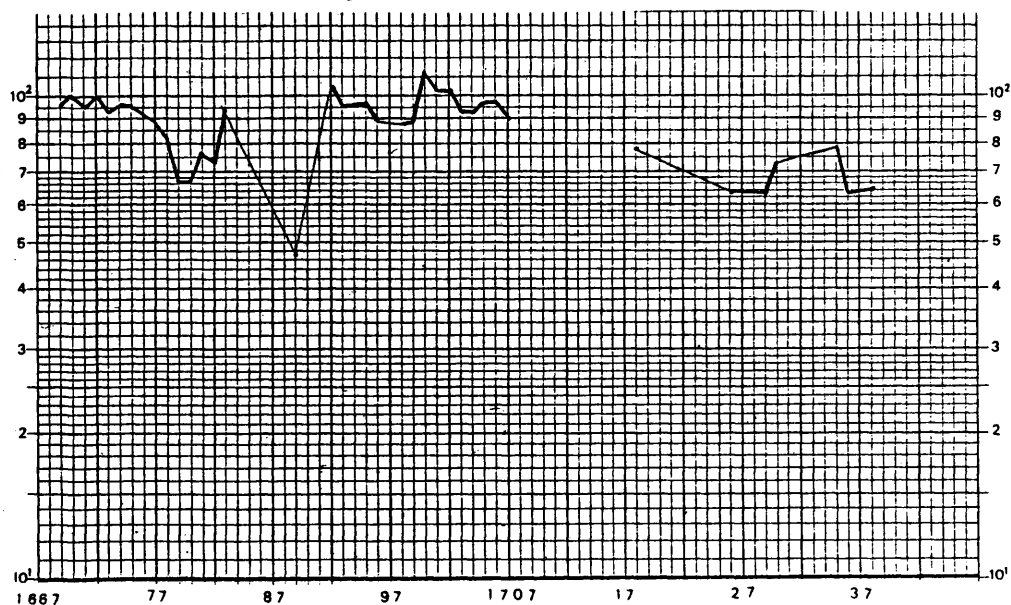
Anexo 7: Precios relativos en Lima.

Precios de 1700/1704 = 100.

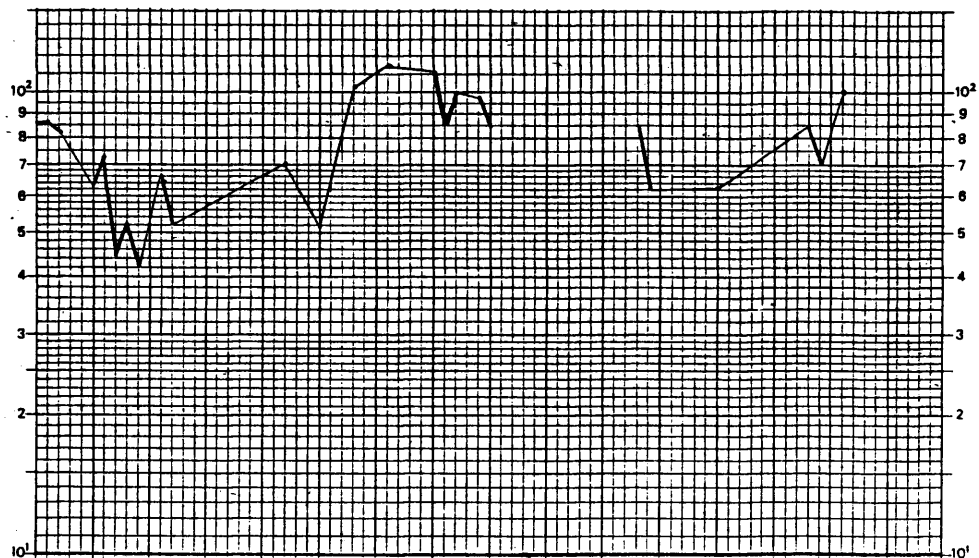
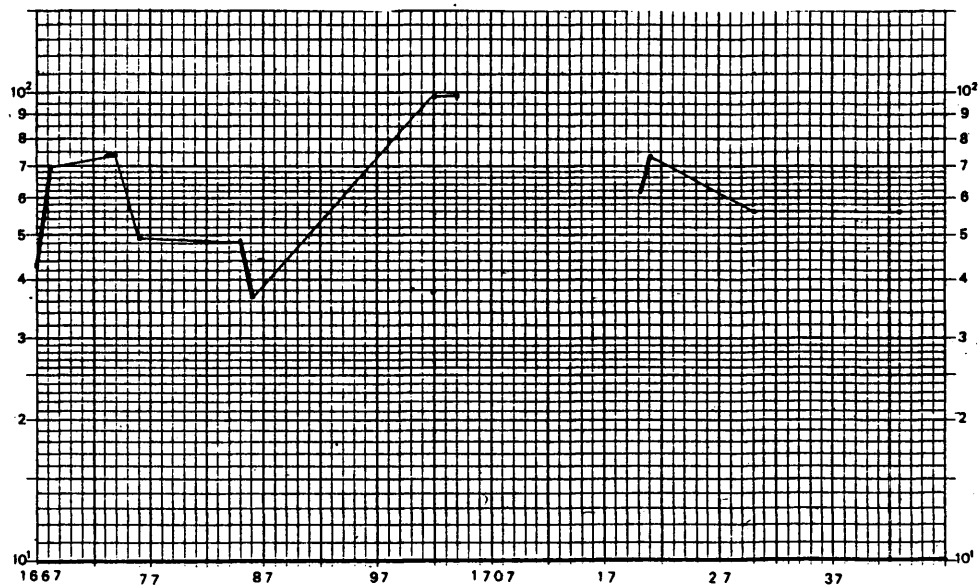
Precios de Bayeta y Bramante Florete.



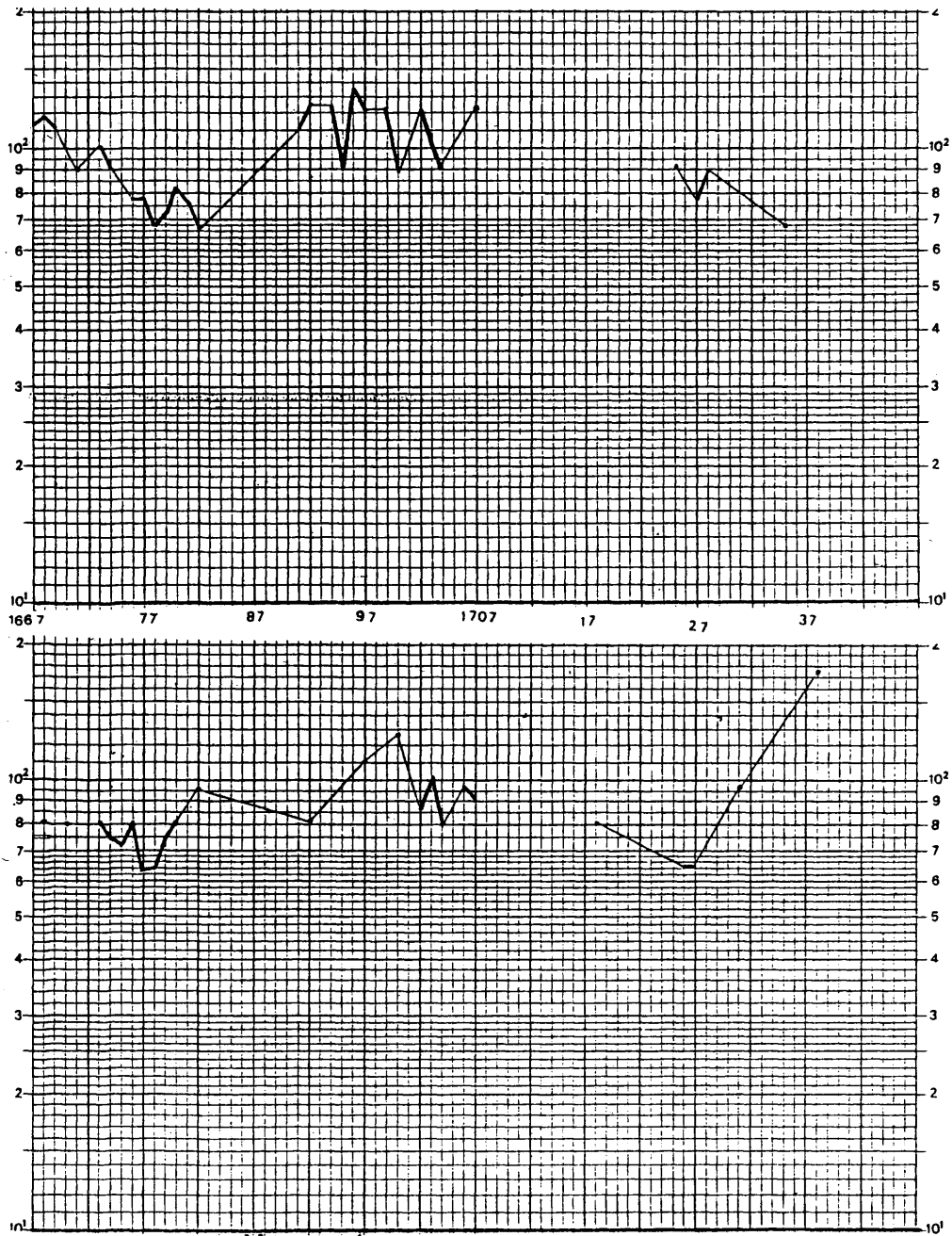
Precios de Cordelete y Crea.



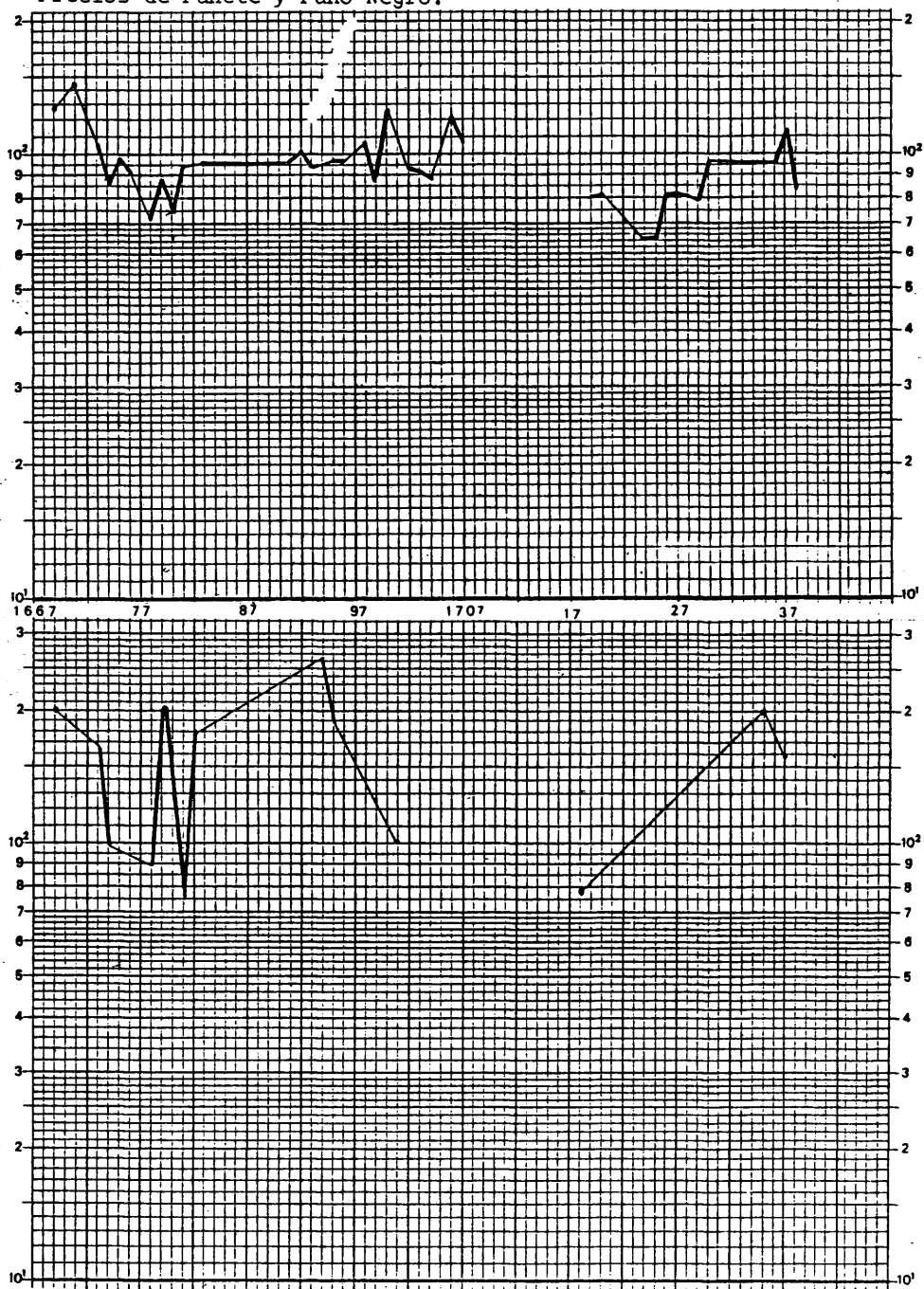
Precios de Crea Angosta y Holandilla.



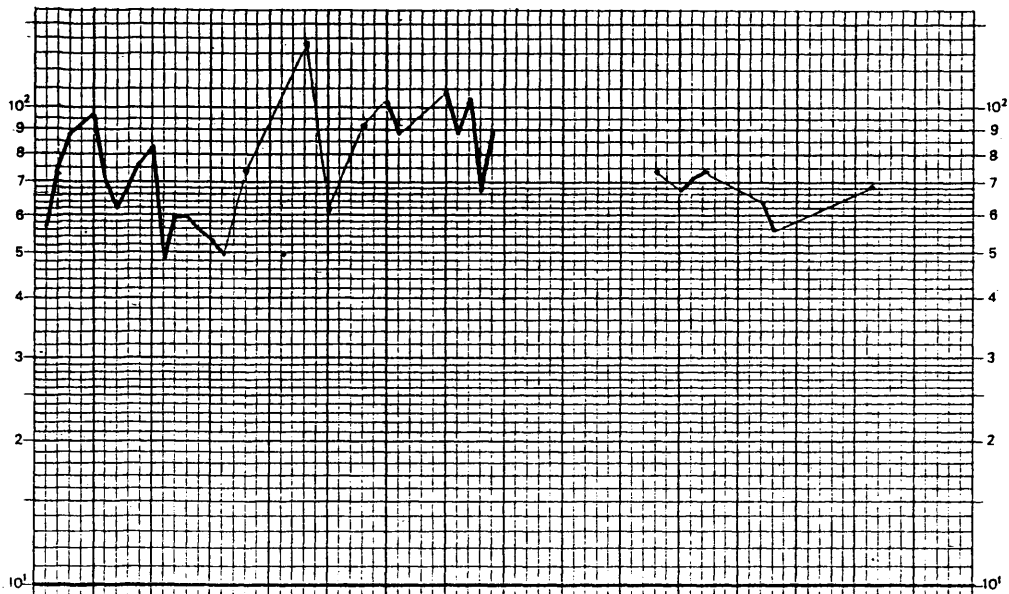
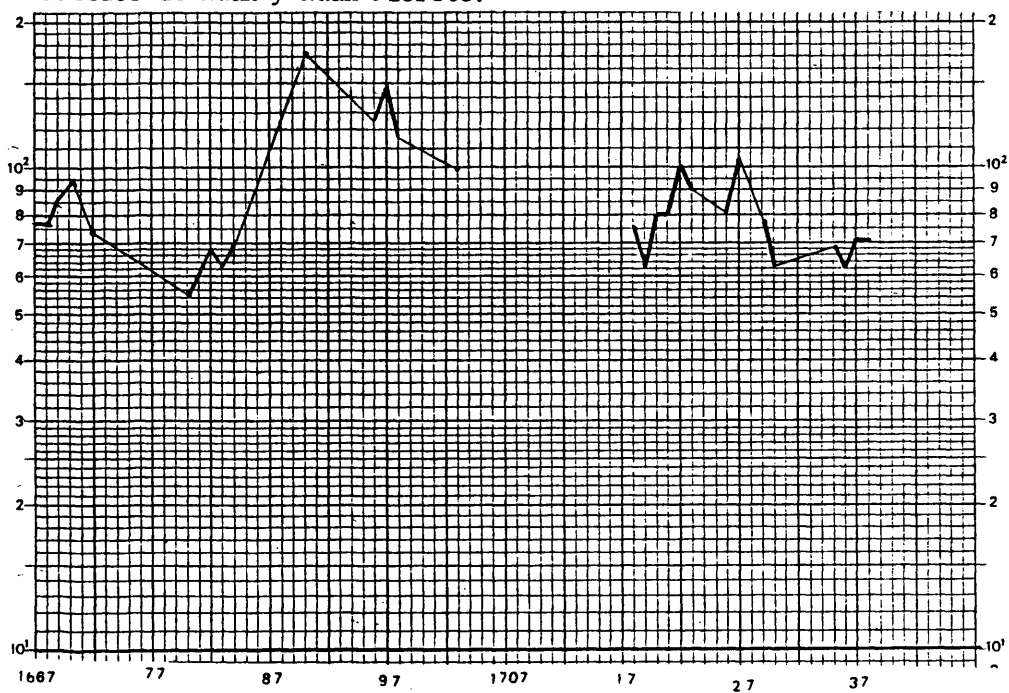
Precios de Jerga y Lona.



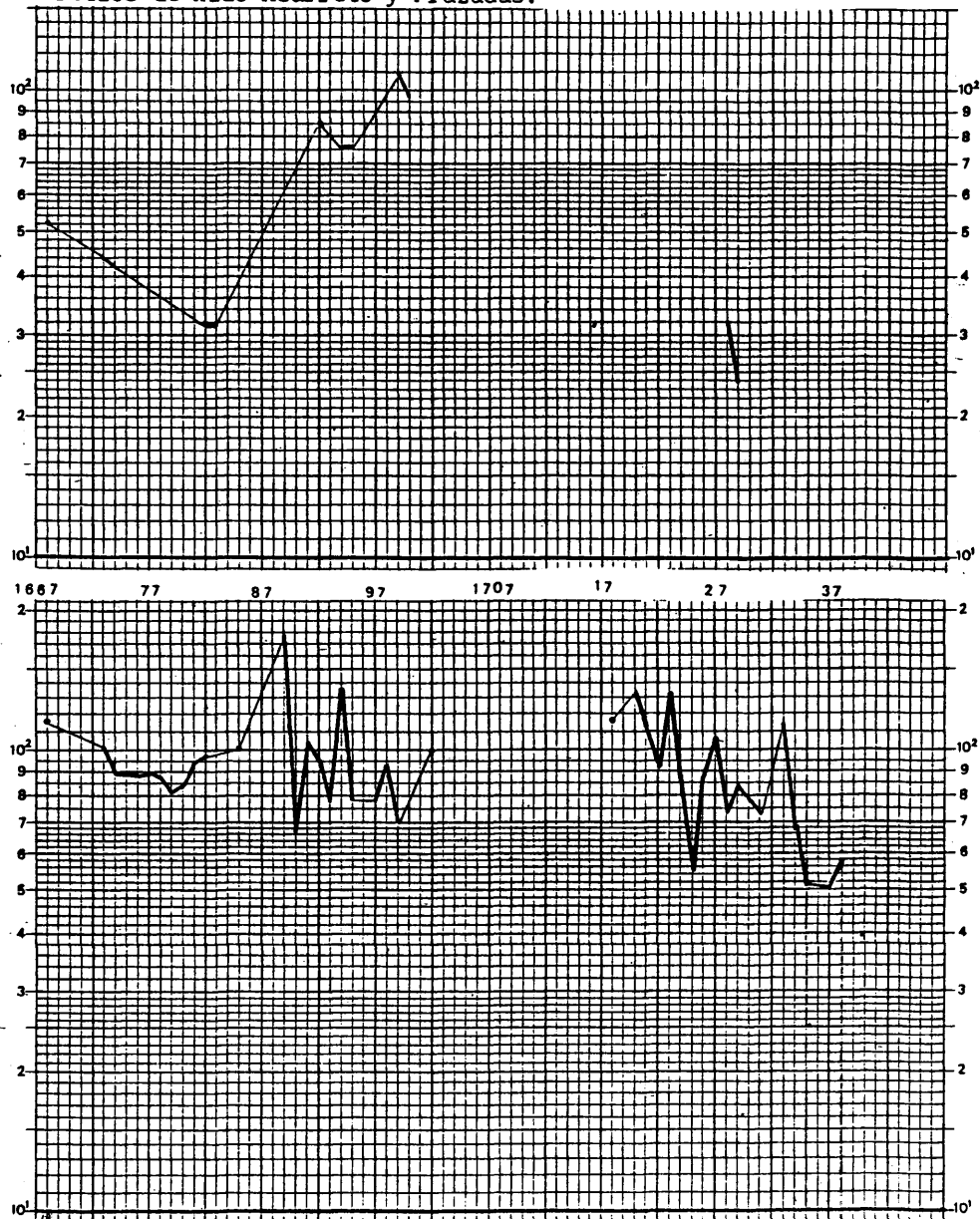
Precios de Pañete y Paño Negro.



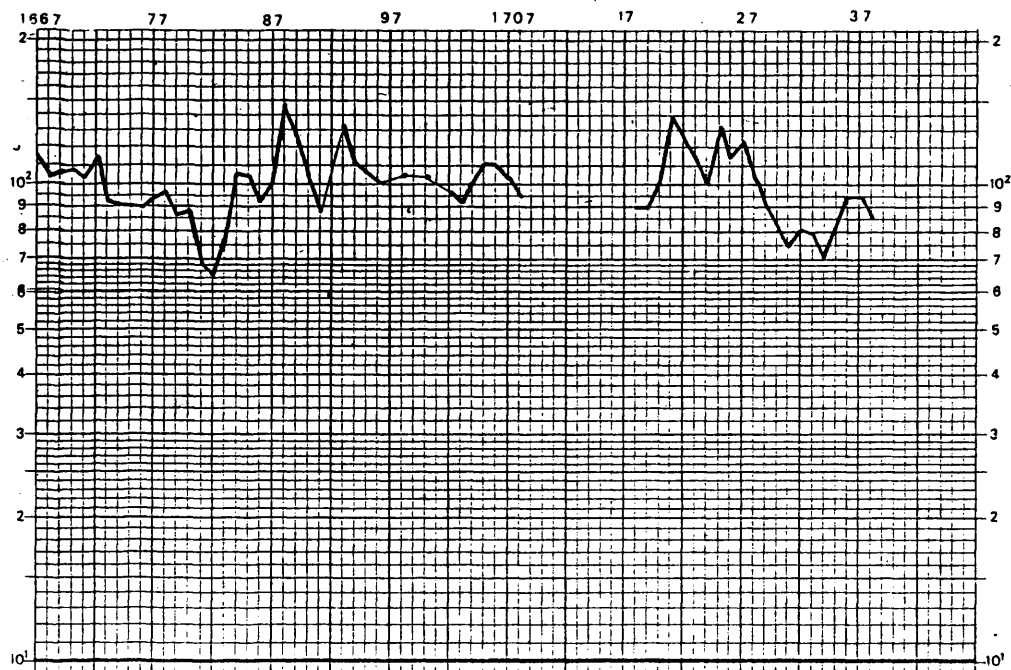
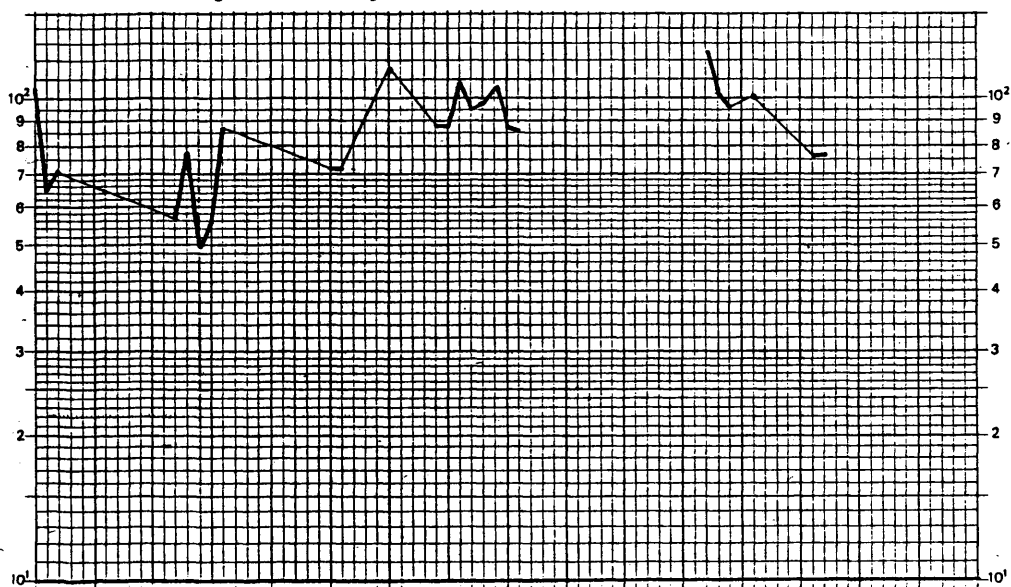
Precios de Ruan y Ruan Florete.



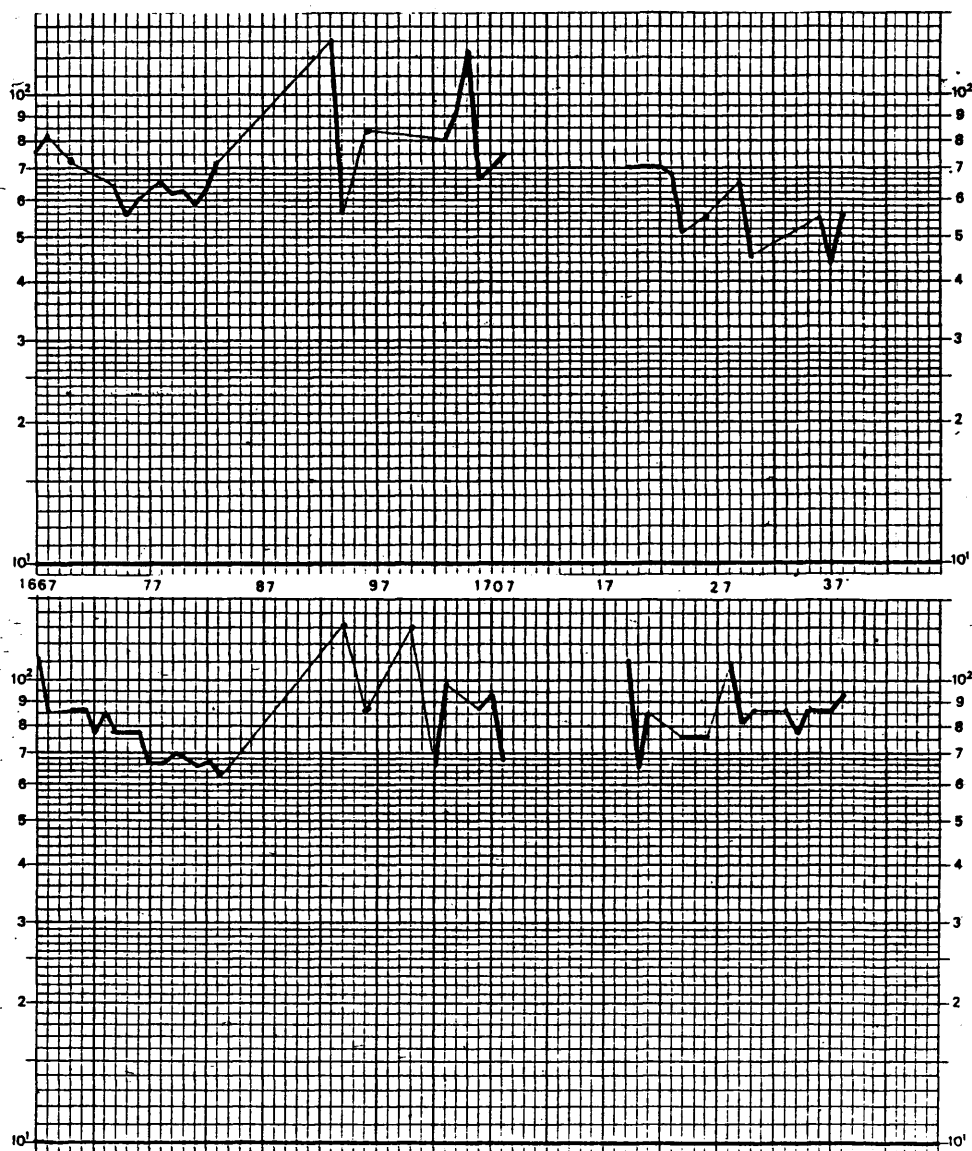
Precios de Hilo Acarreto y Frazadas.



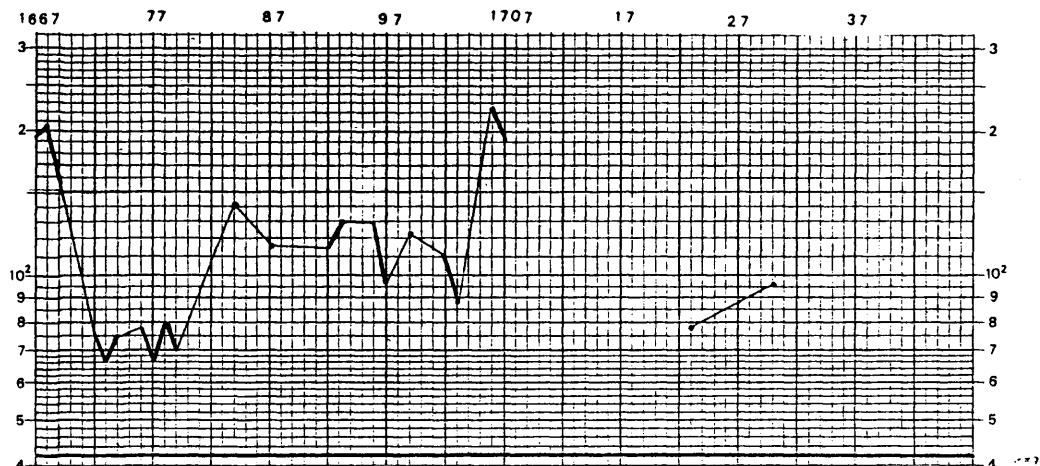
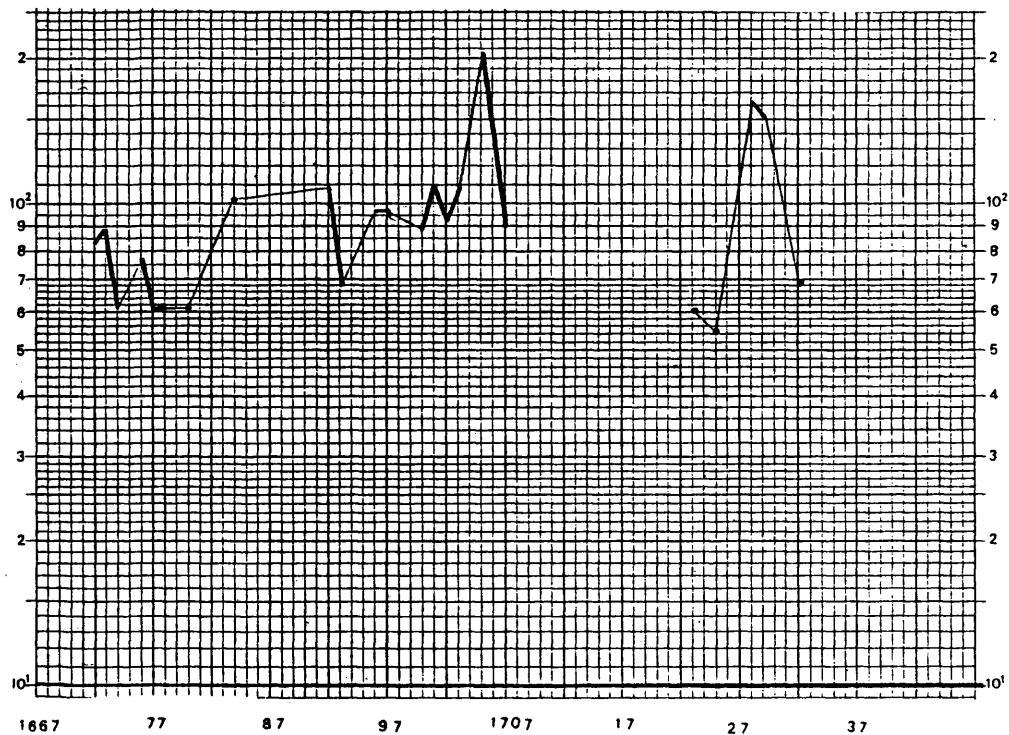
Precios de Aguardiente y Vino.



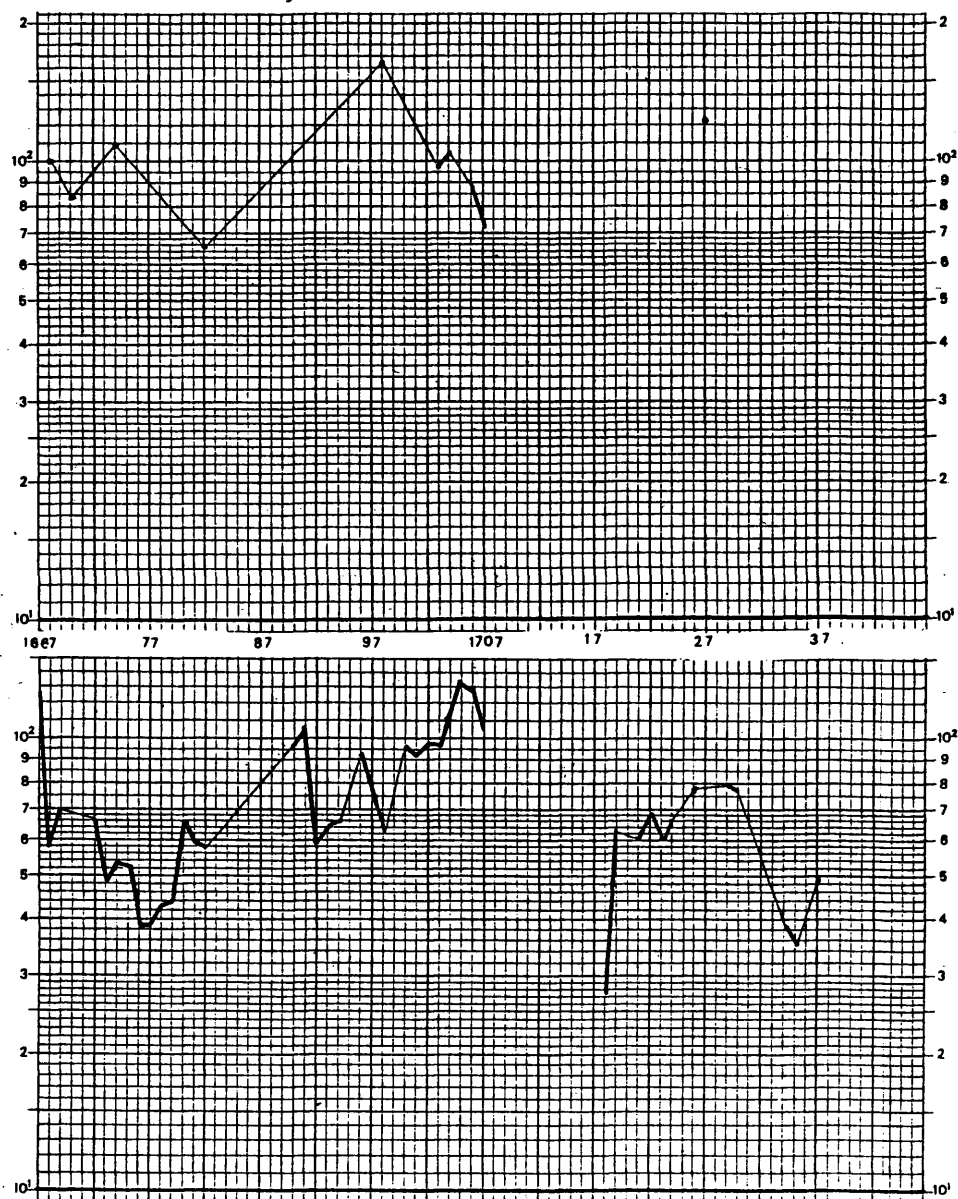
Precios de Paños de Quito y Tocuyo.



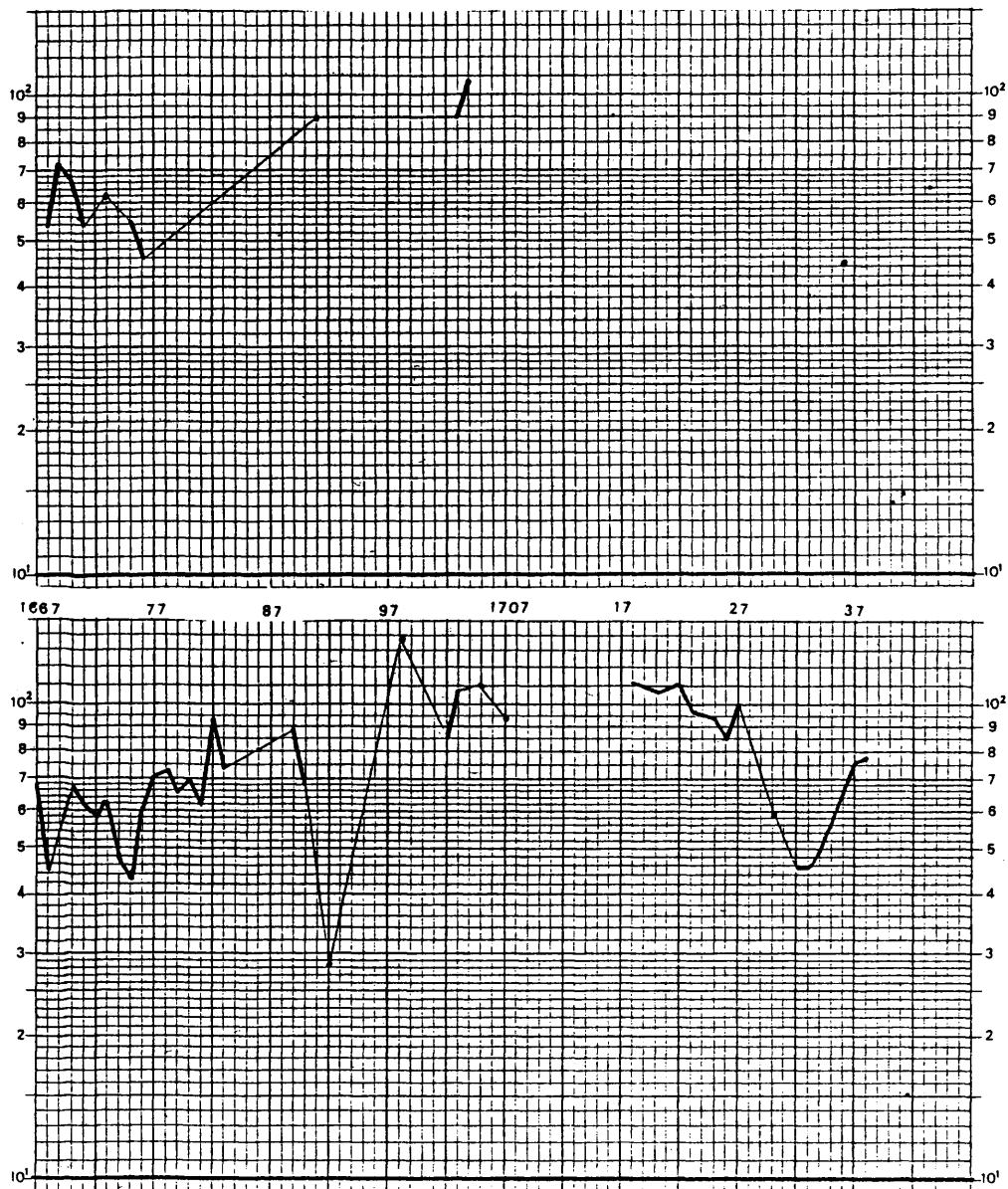
Precios de Canela y Pimienta.



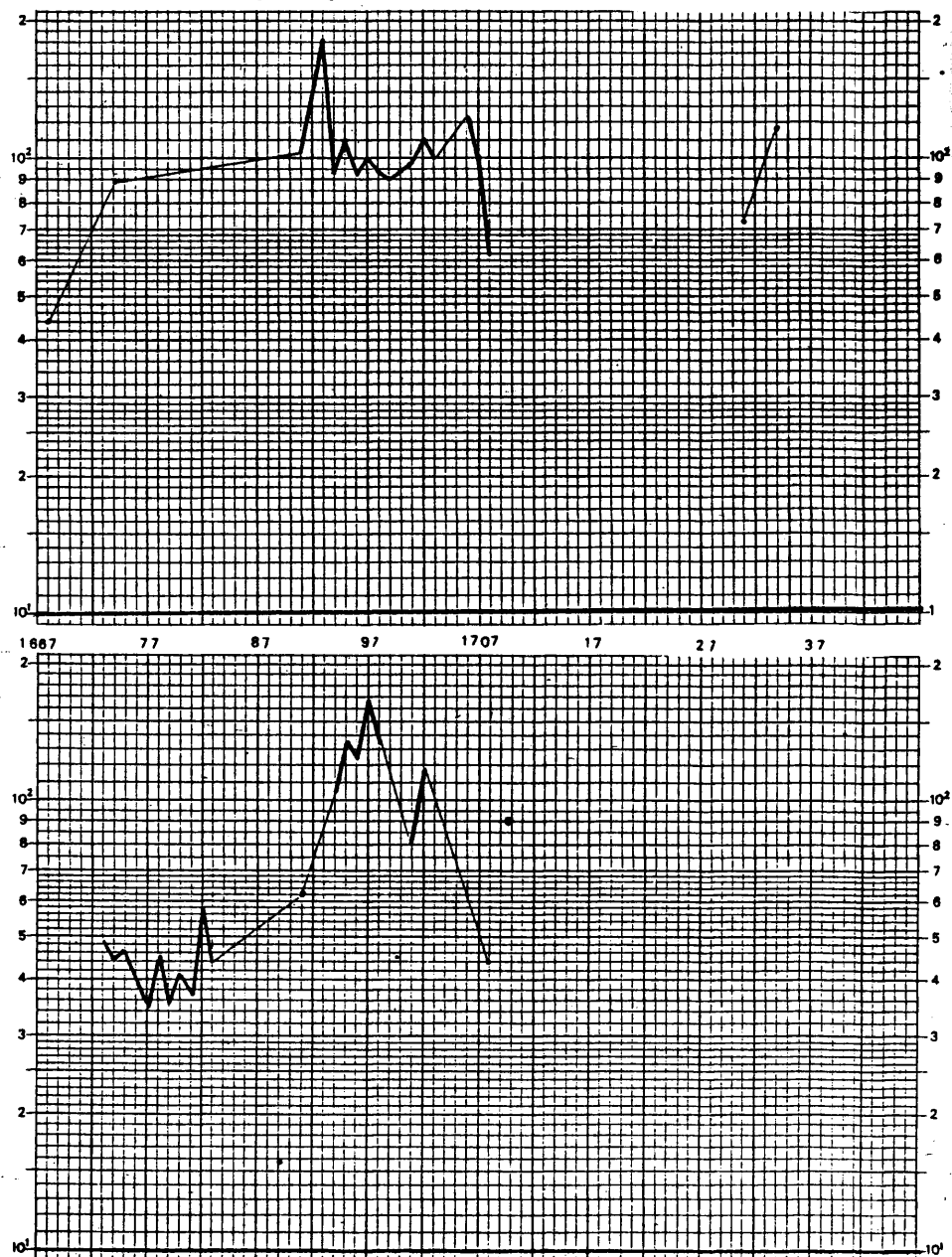
Precios de Fierro y Cera.



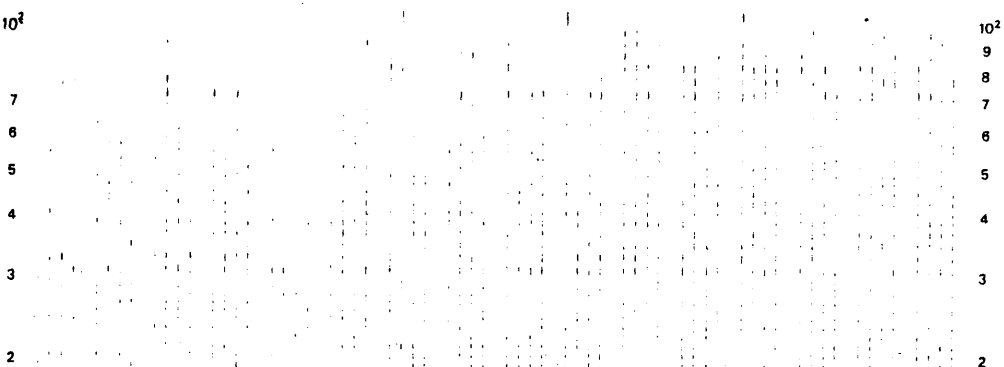
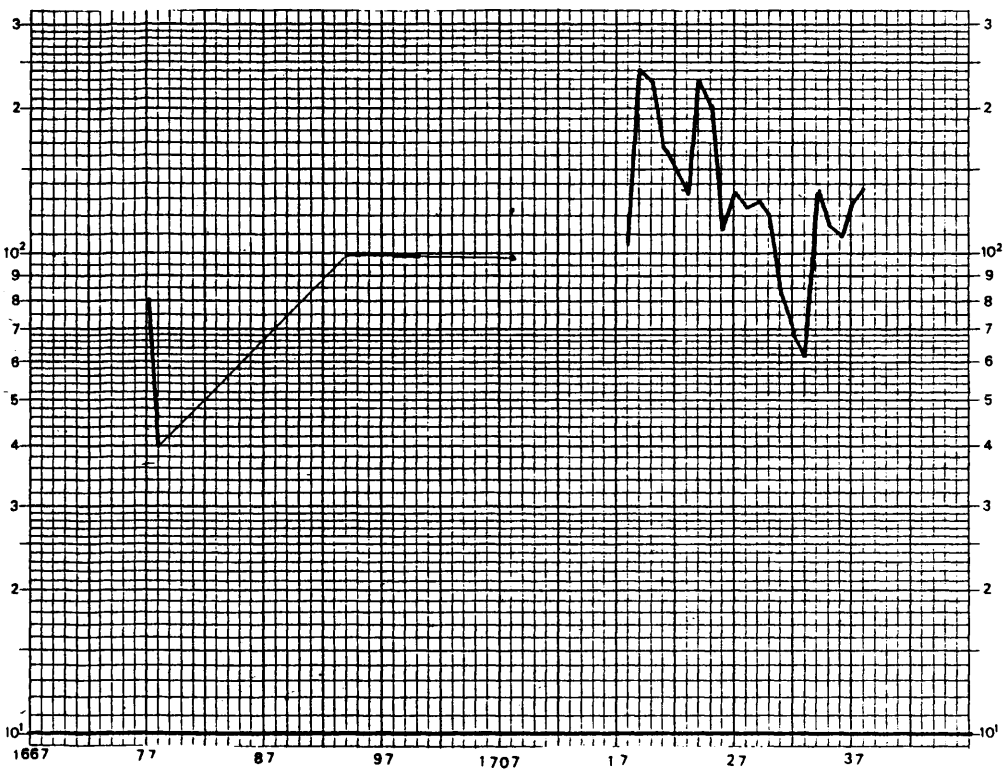
Precios de Cera Labrada y Papel.



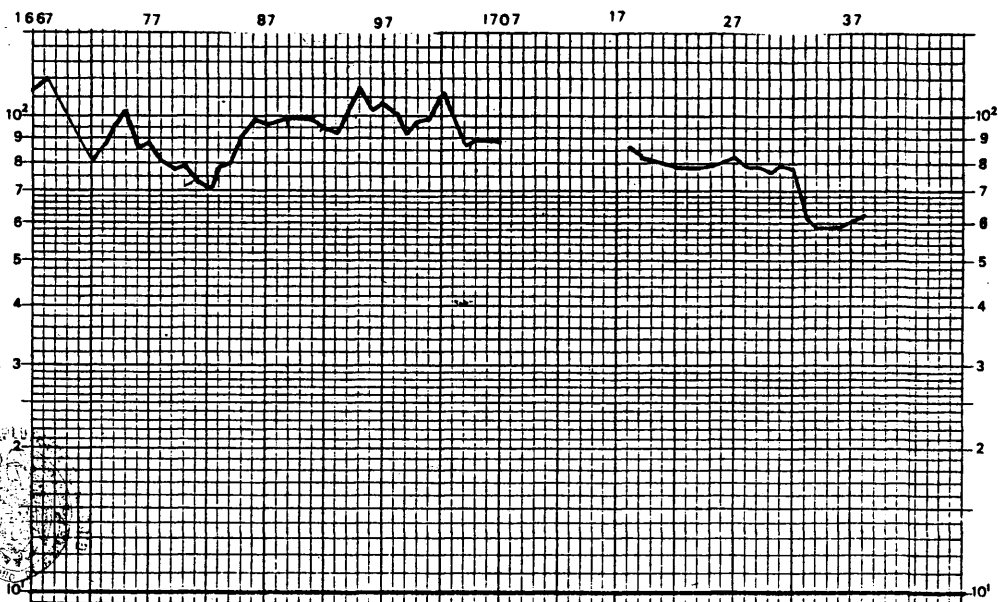
Precios de Maíz y Trigo.



Precios de Aceite y Sebo.



Precios de Frijoles y Azúcar.



por semi-logaritmico 3 periodos x 80 divisiones • Semi-logaritmico papel 3 periodos x divisiones

can

